

UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTÉ DE DROIT

DE
L'HYPOTHÈQUE FLUVIALE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

PRÉSENTÉE ET SOUTENUE

Le mardi 2 juin 1908, à 2 heures 1/2

PAR

P. DEROME

Président : M. PIÉDELIÈVRE, professeur.

*Suffragants : { MM. LYON-CAEN, professeur.
 THALLER, professeur.*

LIBRAIRIE

De la Société du Recueil J.-B. Sirey, & du Journal du Palais

Ancienne Maison L. LAROSE & FORCEL

22, Rue Soufflot, PARIS, V^e Arr.

L. LAROSE & L. TENIN DIRECTEURS

1908

THÈSE
POUR
LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation
ni improbation aux opinions émises dans les
thèses; ces opinions doivent être considérées
comme propres à leurs auteurs.

UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTÉ DE DROIT

DE

L'HYPOTHÈQUE FLUVIALE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

PRÉSENTÉE ET SOUTENUE

Le mardi 2 juin 1908, à 2 heures 1/2

PAR

P. DEROME

Président : M. PIÉDELIÈVRE, professeur

*Suffragants : { MM. LYON-CAEN, professeur.
 THALLER, professeur.*



LIBRAIRIE

De la Société du Recueil J.-B. Sirey, & du Journal du Palais

Ancienne Maison L. LAROSE & FORCEL

22, Rue Soufflot, PARIS, V^e Arr.

L. LAROSE & L. TENIN DIRECTEURS

1908

A MON PÈRE

DEROME

DE

L'HYPOTHÈQUE FLUVIALE

INTRODUCTION

L'objet de la présente étude est la création, pour les bateaux de navigation intérieure, d'une *hypothèque fluviale* analogue à l'*hypothèque maritime* instituée pour les navires de mer.

Cela pourra surprendre : les chalands qui parcourent lentement les cours d'eau de notre pays ne paraissent pas, à première vue, à cause de leur faible valeur, justifier la mise en mouvement de la lourde machine qu'est le crédit hypothécaire ; et du reste, leur mobilité même semble être la négation de toute idée de gage.

La navigation intérieure est en effet assez peu connue en France, de sorte que les intéressés ne sont pas généralement à même d'apprécier les avantages que la création de ce mode de crédit procurerait à l'industrie et au commerce.

Il paraît dès lors opportun, pour commencer, de donner brièvement quelques indications relatives à

l'importance et au trafic du réseau des voies navigables, ainsi qu'au matériel et au personnel de la batellerie (1).

Nous en avons puisé les principaux éléments dans les publications du Ministère des Travaux Publics relatives à la statistique de la navigation intérieure et à celle des chemins de fer.

I. — LE RÉSEAU DES VOIES DE NAVIGATION INTÉRIEURE

Les voies navigables du territoire français actuellement pratiquées par la batellerie ou par le flottage forment un vaste réseau dont le développement atteignait 12.070 kilomètres à la fin de 1905 (2), soit 7.218 kilomètres de rivières et 4.852 kilomètres de canaux.

Ce développement représente 30 0/0 de celui des chemins de fer d'intérêt général alors en exploitation (39.585 kilomètres).

Le réseau navigable se répartit en huit groupes constitués comme il suit, abstraction faite de certains cours d'eau peu fréquentés.

1° Groupe du Nord.

Lignes de Paris à la Manche, à la mer du Nord et à la frontière belge (vers Lille, Mons et Charleroi), par la Basse-Seine, l'Oise et les canaux de la région du Nord.

1. Pour l'importance économique de la batellerie en France, on peut consulter la thèse de M. Bellecroix, Paris 1902, sur *Les rapports entre la batellerie et les ports de commerce maritimes*.

2. Les statistiques de 1906 et 1907 n'ont pas paru jusqu'à ce jour.

2° Groupe du Nord-Est.

Lignes de Paris à la frontière vers Givet, Metz et Strasbourg, par la Marne, le canal de la Marne au Rhin et la Meuse.

Jonction de l'Oise à l'Aisne, à la Marne et à la Meuse.

3° Groupe de l'Est.

Ligne de Toul et de Nancy à Lyon, par le canal de l'Est et la Saône. Annexe vers Mulhouse par le canal du Rhône au Rhin.

Jonction de la Marne à la Saône par Chaumont et Langres. Annexe de Saint-Dizier à Vassy.

4° Groupe du Centre.

Haute-Seine et Yonne de Paris à Troyes et à Auxerre.

Canal latéral à la Loire, de Roanne à Briare.

Jonction de la Seine à la Loire et à la Saône par les canaux du Loing, de Briare et d'Orléans, du Nivernais, de Bourgogne et du Centre.

Canal du Berry et ses annexes.

5° Groupe du Sud-Est.

Ligne de Lyon à la Méditerranée par le Rhône. Canaux d'Arles à Bouc et du Rhône à Cette.

6° Groupe du Sud.

Ligne de Cette à Toulouse par l'étang de Thau et le canal du Midi. Annexes vers les ports d'Agde et de la Nouvelle.

7° Groupe du Sud-Ouest.

Ligne de Toulouse à l'Océan par le canal latéral à la Garonne, la Garonne et la Gironde.

Annexes vers le Tarn et la Baïse.

8° Groupe de l'Ouest.

Basse-Loire et ses affluents.

Canaux de Nantes à Brest, du Blavet, d'Ille et Rance, et leurs annexes.

Les voies navigables sont classées par la loi du 5 août 1879 en lignes principales et lignes secondaires.

Les premières doivent offrir en tout temps un mouillage minimum de deux mètres, des écluses d'au moins 5 m. 20 de largeur sur 38 m. 50 de longueur utile et une hauteur libre sous les ponts égale ou supérieure à 3 m. 70.

Ces conditions de navigabilité sont aujourd'hui réalisées sur une étendue d'environ 5.000 kilomètres formant la presque totalité des quatre premiers groupes. Les autres lignes classées comme principales seront transformées successivement, selon les besoins du commerce et de l'industrie, à mesure que les ressources du budget le permettront.

Le perfectionnement des voies navigables comporte en effet des travaux fort coûteux. De 1814 à 1900, l'État n'y a pas consacré moins de 1.540.081.000 fr., dont 661.211.000 francs pour les rivières et 878.870.000 francs pour les canaux, — non compris

les nombreux ouvrages exécutés, durant cette période, par voie de concession de péages (1).

Le Parlement continue d'ailleurs d'affecter chaque année des sommes plus ou moins considérables à la navigation intérieure. C'est ainsi que le budget de 1908 (2) prévoit pour cet objet, indépendamment des frais de personnel, un crédit global de 24.514.500 fr., savoir: 11.997.000 francs pour l'entretien et les grosses réparations des ouvrages, et 12.517.500 francs pour les travaux neufs à exécuter durant cette période.

Les chiffres qui précèdent ne peuvent laisser aucun doute sur l'importance capitale du réseau navigable français.

II. — LE TRAFIC

DES VOIES DE NAVIGATION INTÉRIEURE

Cette importance ressort également, à un autre point de vue, du trafic considérable que dessert ce réseau.

Ce trafic s'est progressivement accru par suite de l'extension et du perfectionnement des lignes principales, au point de doubler en vingt années, de 1885 à 1904.

Il a atteint, en 1905, 34.030.000 tonnes de marchandises en provenance ou à destination d'un grand

1. Ministère des Travaux Publics. Actes législatifs et dépenses faites concernant les travaux de navigation intérieure, 1814-1900.

2. *Journal officiel* du 31 décembre 1907.

nombre de ports répartis sur toute l'étendue du réseau, parmi lesquels :

			Tonnes.
548	ports ont expédié ou reçu de	10.000 à	100.000
101	—	—	100.000 à 500.000
10	—	—	500.000 à 1.000.000
5	—	—	plus de 1.000.000

Ces marchandises ont été transportées à une distance moyenne de 149 kilomètres, ce qui correspond à un mouvement de 5.085.488 000 tonnes au parcours d'un kilomètre.

Ce mouvement représente 29 0/0 de celui de la petite vitesse sur les chemins de fer d'intérêt général alors en exploitation, qui était de 17.676.398.000 tonnes kilométriques.

Par ailleurs, les embarquements et les débarquements effectués en 1905 sur l'ensemble des quais du port fluvial de Paris, se sont élevés à 8.272.000 tonnes. Ce dernier tonnage n'est inférieur que de 16 0/0 au poids total des marchandises expédiées ou reçues par voies ferrées dans les différentes gares de cette ville, soit 9.832.000 tonnes.

Le tonnage du port de Paris dépasse en outre de 24 0/0 le mouvement général des entrées et des sorties du port de Marseille, qui a atteint 6.245.000 tonnes en 1905, et l'on sait que ce dernier est le port le plus fréquenté de tout le littoral.

On peut donc affirmer que les voies de navigation intérieure peuvent être comparées aux chemins de fer et aux ports maritimes, en ce qui concerne l'importance du trafic.

La statistique nous apprend, d'autre part, que les transports effectués par bateaux d'eau douce consistent, pour la plus grande partie, en marchandises lourdes et encombrantes, et que la part proportionnelle du tonnage de chacune d'elles varie peu d'une année à l'autre.

Les combustibles minéraux et les matériaux de construction se disputent le premier rang et forment ensemble les deux tiers environ du trafic.

Viennent ensuite les produits agricoles, dans la proportion de 12 à 15 0/0. Puis les bois de toutes espèces, y compris les futailles vides (5 à 6 0/0). Les engrais et amendements, en concurrence avec les matières premières de l'industrie métallurgique (4 à 5 0/0), etc...

Le fret de ces marchandises est généralement très bas ; il descend souvent à *un* centime et ne dépasse pas en moyenne *deux* centimes par tonne kilométrique, tandis que les taxes appliquées sur les voies ferrées aux mêmes marchandises et pour des parcours équivalents, ne sont pas inférieures à *quatre* centimes.

Dans ces conditions, un calcul très simple montre que l'industrie et le commerce ont payé à la batellerie, pour le trafic de 1905, une somme d'environ cent millions. — Ils auraient dû verser aux chemins de fer une somme d'au moins deux cents millions si les voies navigables s'étaient trouvées hors de service. L'exploitation de ces dernières leur a ainsi procuré en 1905 une économie d'environ *cent millions*, à laquelle sont venus s'ajouter les bénéfices considérables réalisés par les usagers des voies fer-

rées du fait de l'abaissement des tarifs provoqué par la concurrence de la batellerie.

Chaque année, cette concurrence produit des résultats analogues ; elle sert par suite de contrepoids précieux au monopole des Compagnies de chemins de fer qui, sans la navigation intérieure, constituerait un véritable danger pour l'intérêt public, en raison de l'importance des grands réseaux.

III. — LE MATÉRIEL DE LA BATELLERIE

Le matériel affecté au transport par eau des marchandises à l'intérieur de la France se compose de bateaux ordinaires et de bateaux à vapeur.

Nous nous occuperons d'abord des premiers ; ce sont eux qui desservent la presque totalité du trafic fluvial, la part de la navigation à vapeur n'atteignant pas 2 0/0 de ce trafic.

Les bateaux ordinaires ont fait l'objet, de 1887 à 1908, de cinq recensements périodiques.

Leur nombre a diminué de 5 0/0 durant cette période, tandis que leur tonnage global s'est accru de 25 0/0.

Le recensement de 1907 a enregistré 15.310 bateaux jaugeant ensemble, à pleine charge, 3.841.745 tonnes, soit en moyenne 250 tonnes chacun.

Ces bateaux se répartissent, d'après leur tonnage, en trois catégories qui comprennent :

La première, 7.850 bateaux jaugeant environ 300 tonnes ;

La seconde, 2.405 bateaux jaugeant de 200 à 299 tonnes ;

La troisième, 5.055 bateaux jaugeant moins de 200 tonnes.

La première catégorie compte 7.521 péniches de 5 mètres de largeur sur 38 m. 50 de longueur utile et portant 300 tonnes de marchandises à l'enfoncement de 1 m. 80 (1). Ces bateaux sont les plus grands qui puissent franchir les écluses établies sur les lignes principales avec les dimensions déterminées par la loi du 5 août 1879.

Elles desservent spécialement les voies transformées des quatre premiers groupes du réseau navigable, concurremment avec les 2.405 bateaux de la seconde catégorie, ce qui donne pour lesdites voies un total de 9.926 bateaux.

Au point de vue de la nationalité, le matériel ordinaire recensé en 1907 se compose de :

12.661	bateaux français ;
2.204	— belges ;
400	— allemands ;
45	— hollandais.

Le matériel français compte 7.651 bateaux des deux premières catégories et 5.010 bateaux de la troisième.

Les bateaux belges et allemands appartiennent aux deux premières catégories ; les bateaux hollandais à la troisième.

Les 9.926 bateaux qui desservent spécialement les lignes principales des quatre premiers groupes, et

1. Une péniche transporte donc autant de marchandises, à elle seule, qu'un train de trente wagons de dix tonnes chacun.

dont nous venons de parler, comprennent 7.322 français (74 0/0) et 2.604 étrangers (26 0/0).

Ces derniers sont admis à circuler librement sur le réseau français, sans autre formalité qu'un engagement non cautionné de repasser la frontière dans un certain délai qui est habituellement d'un an.

Cette tolérance impose aux mariniens français une lutte inégale, car ils paient leurs bateaux notablement plus cher que les Belges et les Allemands, mais elle est justifiée par l'insuffisance du matériel français pour faire face aux besoins de l'industrie et du commerce.

D'après le recensement de 1907, les 90 0/0 des bateaux ordinaires sont munis de cabines qui abritent une population de 45.560 personnes (soit trois à quatre par bateau) composée de 18.560 hommes, 10.820 femmes et 16.180 enfants.

Plus de la moitié de ces bateaux (55 0/0) sont conduits par leur propriétaire.

Enfin, les 12.661 bateaux français se répartissent comme il suit entre 7.678 propriétaires :

Personnes ne possédant qu'un seul bateau	5.982
— possédant de 2 à 5 bateaux	1.522
— — de 6 à 10 —	97
— — plus de 10 —	77

Ce qui prouve qu'en France la petite propriété est la règle en matière de batellerie, chaque propriétaire ne possédant en moyenne qu'un ou deux bateaux au plus.

Les bateaux ordinaires peuvent durer une tren-

taine d'années, lorsqu'ils sont convenablement entretenus et réparés en temps utile.

Les péniches ont habituellement besoin de deux grosses réparations, l'une après la quinzième année, l'autre au bout de vingt et un ans, — et de deux autres réparations moins importantes : l'une après huit ou neuf ans, l'autre au bout de vingt-six années de service.

Ces réparations coûtent ensemble, en chiffres ronds, de 6.000 à 9.000 francs, soit en moyenne 7.500 francs ou la moitié du prix d'une péniche.

Ce prix est en effet actuellement de 15.000 francs sur les chantiers de construction de la région du Nord et de l'Est de la France, y compris le mât, les agrès, la cabine et son mobilier. Il revient à 50 francs par tonne de jauge utile à l'enfoncement normal de 1 m. 80.

Ce taux est généralement plus élevé pour les bateaux de moindre tonnage.

A raison de 50 francs la tonne, le matériel ordinaire existant représente un capital de 192 millions.

D'autre part, aux bateaux à vapeur en service sur le réseau français, abstraction faite de ceux affectés au service des voyageurs, correspond un capital qui ne paraît pas pouvoir être évalué à moins de 18 millions (1), ce qui porte LA VALEUR DE L'ENSEMBLE DU MATÉRIEL DE LA BATELLERIE FLUVIALE A 210 MILLIONS.

Cette somme, quoique considérable, n'atteint cependant pas 0 fr. 05 par tonne kilométrique du tonnage fluvial annuel.

1. Ce sont : 103 porteurs de 23.400 tonnes de jauge, actionnés par des machines de 11.730 chevaux-vapeur, — 284 remorqueurs et 53 toueurs d'une force totale de 45.955 chevaux.

IV. — LE PERSONNEL DE LA BATELLERIE.

Les bateaux à vapeur en service appartiennent parfois à l'État, le plus souvent à des sociétés qui y entretiennent des équipages plus ou moins nombreux.

Le personnel des bateaux ordinaires se réduit au contraire, sauf de rares exceptions, à un marinier qui, au besoin, se fait aider momentanément par un auxiliaire.

Onze fois sur vingt, le marinier est propriétaire du bateau dont le soin lui incombe ; il en habite la cabine avec sa famille, et n'a pas d'autre domicile.

Fils et petit-fils de mariniers, il est né et a été élevé, comme les siens, à bord d'un bateau. Il y a contracté dès l'enfance l'habitude d'une vie nomade, pleine d'imprévu, et l'amour d'une profession rude et pénible, mais où le *farniente* alterne dans une certaine mesure avec le travail.

A peine âgé de 18 ans, il s'est trouvé chargé, comme contremaître, de la conduite d'une péniche et n'a plus formé d'autre vœu que de devenir patron le plus tôt possible, s'imposant dans ce but la plus stricte économie.

Mais le salaire annuel d'un contremaître n'est au début que de 1.200 francs et n'atteint 1.500, puis 1.800 francs, qu'au bout d'un certain nombre d'années. Il s'ensuit que, sauf des circonstances favorables, telles qu'un héritage ou un mariage avantageux, les contremaîtres ne doivent pas thésauriser moins de vingt ans pour réunir les 15.000 francs nécessaires à l'acquisition d'une péniche.

Aussi nombre d'entre eux perdant patience se décident, soit à acheter un bateau d'occasion — ce qui est rarement avantageux en raison des réparations plus ou moins coûteuses qu'exigera ce bateau au bout de peu d'années, — soit à traiter avec un constructeur pour la livraison d'une péniche neuve payable partie comptant, partie par annuités.

Le premier versement se monte d'ordinaire à la moitié du prix normal, soit 7.500 francs — et les annuités sont calculées en vue de l'amortissement de l'autre moitié, augmentée d'une certaine somme destinée à rémunérer les constructeurs des risques inhérents à la vente à crédit d'un objet mobilier.

Cette majoration est habituellement d'un tiers, et porte à 10.000 francs le chiffre de la dette.

La durée de l'amortissement est généralement fixée à huit années, en raison des réparations que nécessitent les péniches avant la fin de la huitième année.

Dans ces conditions, le chiffre des annuités s'élève, au taux de 5 0/0, à 1.547 francs.

V. — DE L'UTILITÉ DE LA CRÉATION DE L'HYPOTHÈQUE FLUVIALE

Dans les bonnes années le marinier peut, sans trop de peine, prélever ladite annuité de 1.547 francs sur ses recettes normales, tout en faisant face aux besoins de sa famille ainsi qu'à ses charges professionnelles, parmi lesquelles figurent pour cent francs au moins les avances d'argent sur le prix du fret que lui font,

en cours de route, certains intermédiaires, à un taux scandaleusement usuraire.

Mais il en est tout autrement à la suite des mauvaises années, où les bateaux sont immobilisés pendant des mois entiers, soit par des gelées intempêtes ou des inondations désastreuses, soit par les chômages des voies navigables résultant de sécheresses prolongées ou de grosses réparations à effectuer aux ouvrages.

Le marinier se trouve généralement alors dans l'impossibilité de remplir ses engagements envers son créancier. Or, comme nous le verrons plus loin, le contrat de vente stipule d'ordinaire, en cas de retard dans le paiement d'une seule annuité, soit l'exigibilité immédiate de la totalité de la dette et la saisie du bateau, soit la résiliation du marché avec attribution au vendeur des sommes déjà versées, à titre d'indemnité et de dépréciation du bateau pour cause d'usure.

L'application de cette clause entraîne pour le marinier la perte complète du fruit de longues années de travail et l'on comprend que les intéressés hésitent, dans ces conditions, à acheter une péniche avant d'être à même d'en payer complètement le prix.

Tel est, sans contredit, le principal motif pour lequel le nombre des bateaux français n'est pas en rapport avec les besoins du commerce et de l'industrie, lesquels sont par suite réduits à recourir aux bateaux belges et allemands.

Tout autre serait la situation si les mariniers étaient admis à hypothéquer leurs embarcations. Les constructeurs n'auraient plus aucun motif sérieux de

majorer le prix des péniches qu'ils vendent à crédit ; la dette d'un acheteur de bateau partie au comptant, partie à crédit qui, comme nous l'avons vu plus haut, est actuellement de 10.000 francs, se trouverait abaissée à 7.500 francs. Le montant de l'annuité serait ainsi ramené de 1.547 francs à 1.160 francs, soit une différence de 387 francs.

Le marinier aurait donc à payer en moins chaque année une somme de 387 francs et même de 460 francs, si l'on tient compte de la réduction du taux usuraire des avances d'argent en cours de route.

Cette diminution lui permettrait de tenir ses engagements, même dans les années mauvaises, et lui donnerait de plus la possibilité de mettre en réserve, dans les bonnes années, une somme suffisante pour assurer le paiement de chaque annuité de sa dette, même dans les circonstances les plus défavorables.

Il pourrait également se procurer les fonds dont il aurait besoin, en cas de gêne momentanée, au moyen d'un emprunt gagé sur la valeur partielle de son bateau non hypothéquée au bénéfice du constructeur.

Car l'hypothèque fluviale agrandirait d'une façon très notable la liste des prêteurs ; point ne serait alors besoin d'exercer une profession se rattachant par quelque côté à la navigation, pour prêter par hypothèque sur une péniche : comme nous le verrons plus loin, le créancier aurait un véritable gage hypothécaire, au lieu d'un privilège fragile et aléatoire, — un droit de suite et de préférence à la place des incertitudes d'une vente sur saisie.

Et quel vaste débouché ouvert à l'épargne française, — particulièrement à la petite épargne vu la

faible valeur de chaque gage, — que les opérations de crédit relatives à cette masse de biens dont la valeur, avons-nous vu, n'est pas inférieure à deux cent dix millions de francs.

Il en résulterait sans doute une baisse sensible du taux de l'intérêt en matière de batellerie, et par suite de plus nombreuses commandes aux chantiers français.

Au surplus, l'importance du matériel étranger en France ne ferait qu'augmenter si la législation actuelle était maintenue, l'hypothèque fluviale fonctionnant déjà en Allemagne, et étant sur le point d'être instituée en Belgique, au grand avantage des bateliers de ces deux pays.

Cette institution s'impose dès lors également en France, dans l'intérêt des milliers de contremaîtres dont le plus vif désir est de devenir patrons, comme aussi des mariniers qui, possédant déjà un ou plusieurs bateaux, veulent se procurer des capitaux pour les besoins de leur industrie.

Ce sont en effet ces mariniers de profession, domiciliés à bord avec leur famille, qui conservent le bon marché des transports par eau, en luttant *pro aris et focis*, — avec une indomptable énergie et souvent au prix de dures privations, — contre les plus puissantes compagnies de chemins de fer qui ne reculent devant aucun sacrifice pour conquérir le monopole des transports. Le marinier, dit M. Marlio (1) dans sa thèse, poussé par la concurrence ou par la nécessité, « accepte fréquemment des transports à des prix

1. *La Politique Allemande et la Navigation Intérieure*, p. 185. Paris

« dérisoires. Il renonce, au besoin, à tirer de son
« industrie un bénéfice, il abandonne même les inté-
« rêts de son capital, car avant tout, il lui faut de
« quoi manger. »

Par ailleurs, il ne paraît pas que l'hypothèque fluviale puisse porter un sérieux préjudice aux sociétés qui possèdent un matériel plus ou moins considérable, non plus qu'aux compagnies de transports par eau, ni aux compagnies de touage ou de remorquage.

Elle pourra même leur être fort utile, notamment lorsque ces sociétés devront faire appel au crédit, soit pour développer leurs installations, soit pour renouveler leur matériel.

L'hypothèque fluviale semble donc, à l'heure actuelle, une institution nécessaire à la navigation intérieure, dont la prospérité est étroitement liée à l'intérêt public.

CHAPITRE PREMIER

De ce qui existe actuellement en notre matière

I. — L'ÉTAT DE CHOSES ACTUEL

D'après la législation en vigueur en ce moment, le marinier ne peut se servir utilement de son bateau comme instrument de crédit, soit pour augmenter ses moyens d'action par l'achat d'un matériel plus considérable, soit pour faire face à des besoins momentanés d'argent.

La situation n'est guère meilleure pour le constructeur qui bien souvent, avons-nous vu, livre le bateau avant qu'il ne soit entièrement payé, se fiant, pour ce qui reste dû, à la bonne foi du marinier acheteur.

Et cependant le problème a déjà été résolu, qui se posait pour un cas analogue : nous voulons parler du petit cultivateur avec lequel le batelier nous paraît avoir quelques traits de ressemblance. En dehors de l'hypothèque ordinaire, trop lourde à manier pour lui, ce propriétaire rural a en effet à sa disposition la loi sur les warrants agricoles du 18 juillet 1898. Les commerçants s'étaient flattés de béné-

ficier d'une institution analogue, depuis le 1^{er} mars 1898, date de la première loi sur le nantissement des fonds de commerce.

La brèche est donc ouverte, par laquelle l'hypothèque mobilière est entrée dans notre législation. Car outre l'hypothèque maritime, que nous avons omis de citer à dessein, les deux institutions dont nous venons de parler ne sont pas autre chose que des hypothèques mobilières. Comme l'a fait remarquer M. Planiol (1), « il est assez étrange de voir le « législateur créer une hypothèque nouvelle sous un « faux nom et ne pas s'en apercevoir. »

On nous objectera peut-être que, si la batellerie française avait réellement un si grand besoin de l'hypothèque, il y a longtemps que la difficulté aurait été tournée et que, en vertu de l'adage qui veut que la fonction crée l'organe, la pratique aurait trouvé un détour, un biais, — et il n'en manque pas dans l'arsenal des gens de loi, — pour arriver à ses fins.

Et de fait, il semble bien que l'on ait essayé ; mais c'est justement parce qu'on n'a pu parvenir à construire, avec les matériaux mis par le droit commun à la disposition des intéressés, un système donnant des résultats vraiment pratiques, que l'institution de l'hypothèque fluviale serait une excellente réforme.

Actuellement en effet le bateau de rivière est un meuble, et rien qu'un meuble, la loi ne lui accordant aucun régime de faveur. Son vendeur ne se trouvera donc bénéficier que des garanties du vendeur de

1. *Traité de Droit Civil*, tome 2, n° 2709.

meuble, lesquelles, comme l'on sait (1), sont au nombre de quatre :

Le droit de *réten*tion des articles 1612 et 1613 du Code civil ;

Le *priv*ilège institué par l'article 2102 § 4°, alinéa 1 du même Code ;

La *revendication* que consacre l'alinéa suivant ;

Et l'action en *résolution* des articles 1184 et 1654.

Or un rapide examen de ces sûretés nous met à même de nous rendre compte de leur fragilité.

Voyons d'abord le droit de *réten*tion. La loi, dans l'article 1612, restreint son exercice au cas de vente au comptant ; la vente d'un bateau, surtout lorsqu'il est neuf, ayant presque toujours lieu à terme, cette sûreté n'est pas d'un grand secours en notre matière.

Il y a cependant un cas prévu par l'article 1613 où, bien que la vente ait eu lieu à terme, le vendeur peut encore exercer son droit de *réten*tion : cela se produit lorsqu'il se trouve *en danger imminent* de perdre son prix, par suite de la faillite ou de la déconfiture de son acheteur, à la condition toutefois que ces deux événements ne soient pas antérieurs à la vente, et à moins aussi que l'acheteur, même en faillite ou déconfiture, ne lui fournisse une caution.

Mais même en se plaçant dans ce cas où le droit de *réten*tion existe, son unique effet est de légitimer, de la part du vendeur, un refus de délivrance du bateau, ce qui suppose naturellement qu'il ne l'a pas encore livré.

Serons-nous plus heureux avec le *priv*ilège du ven-

1. Thaller. *Traité élém. de Dr. Com.*, 3^e édit., p. 968, n° 1943.

Planiol. *Traité élém. de Dr. Civil.*, 1^{re} édit., t. II, n° 1592.

deur de meuble et le droit de *revendication* du paragraphe 4 de l'article 2102 ? Non, car l'article 550 du Code de commerce les paralyse en un certain cas. Cet article stipule en effet que ces deux sûretés (et aussi, par voie de conséquence, le droit de rétention de l'article 1612, qui serait le vrai but de cette revendication, si on admet la classique explication de M. Vuatrin), ne peuvent être exercées en cas de faillite (1).

Or il est indéniable que le batelier qui exploite une entreprise de transport par eau, est un commerçant : il est donc susceptible d'être mis en faillite. Toutefois, l'article 550 du Code de commerce n'atteint pas le droit de rétention de l'article 1613, qui vise spécialement le danger imminent de perdre le prix par suite, soit de la faillite, soit de la déconfiture de l'acheteur ; mais nous avons vu ce qu'il fallait penser des cas d'application du droit de rétention.

Laissons de côté l'éventualité de la faillite. Pour que le vendeur de meuble puisse exercer le droit de préférence né de son privilège, et le droit de revendication, il faut que le bateau vendu soit demeuré en la possession du débiteur du prix : l'article 2102 § 4, alinéa 2, le prescrit en effet, comme un principe

1. En dehors même du cas de faillite, on n'oublie pas que la revendication de l'article 2102 est soumise à la réunion des quatre conditions suivantes (Planiol, 1^{re} édit, t. II, n° 16109) : 1° Qu'il s'agisse d'une vente faite sans terme ; 2° que la chose soit dans le même état ; 3° qu'elle soit encore dans la possession de l'acheteur ; 4° et que l'action soit exercée dans le délai de huitaine.

essentiel de l'exercice de l'un et de l'autre, le droit de revendication du meuble vendu ne pouvant, au surplus, être exercé que dans un court délai de huitaine. C'est l'une des applications du principe formulé par l'article 2119 (C. civ.): « Les meubles n'ont pas de suite par hypothèque. » Un seul moyen lui reste qui, il faut l'avouer, est loin d'être négligeable: faire saisie-arrêt entre les mains du sous-acquéreur pour tout ce qui est encore dû par lui au premier acheteur.

Si maintenant nous examinons la dernière des sûretés énumérées ci-dessus, la *résolution* de la vente, nous sommes obligé de convenir qu'elle aussi ne donne pas au vendeur entière satisfaction. Sans doute, libre à lui, si l'acheteur ne paie pas son prix, de faire résoudre la vente par jugement, ou même de prévoir le cas par une clause résolutoire insérée dans l'acte de vente, ce qui du reste se fait généralement ici. Il pourra de la sorte recouvrer son bien, et sans autre forclusion — (sous la réserve de ce que nous dirons du cas de revente) —, quela prescription de trente ans. Et même le vendeur de bateau sera ici en meilleure posture que le vendeur d'un immeuble, car il n'a pas à craindre la perte de l'action résolutoire corrélatrice à la disparition du privilège de celui-ci dans les cas prévus par les articles 6 et 7 de la loi de 1855, puisque la formalité de la transcription n'existe pas en notre matière.

Mais tout d'abord, il est admis (1) que l'article 550

1. MM. Lyon-Caen et Renault cités par M. Planiol, dans son traité, t. II, p. 487, en note.

du Code de commerce, bien qu'il ne parle que du privilège et de la revendication de l'article 2102, § 4, s'applique également au droit de résolution. La résolution du contrat de vente ne pourra donc s'exercer que si l'acheteur dont on résout l'achat n'est pas en faillite.

De plus, si le bateau a été *revendu* par l'acheteur primitif, le vendeur ne peut songer à l'action en résolution : car il lui faudrait alors avoir recours à la revendication contre le tiers acquéreur, et sauf le cas où celui-ci est de mauvaise foi et n'est plus protégé par la règle de l'article 2279. « En fait de meubles possession vaut titre », ce texte s'y oppose.

Si l'acheteur primitif est en faillite, les articles 446 et 447 du Code de commerce relatifs à la période suspecte s'appliquent, mais il faut alors que la transmission qu'il a faite soit postérieure à la cessation de ses paiements, et que le tiers acheteur connaisse ce détail, ou qu'elle ait eu lieu à titre gratuit ; mais, sur ce bien revenu dans le patrimoine du failli, le vendeur n'aura pas le droit spécial que lui donne sa qualité de privilégié, puisque l'article 550 l'en prive.

Ainsi donc, pour nous résumer, les seuls moyens mis actuellement par le droit commun à la disposition du vendeur d'un bateau sont :

1° La *rétenction*, lorsqu'il a vendu au comptant, ou même lorsque, ayant vendu à terme, il est en danger imminent de perdre la chose et le prix, l'acheteur étant en faillite ou en déconfiture, — à la condition absolue, dans les deux cas, qu'il n'ait pas encore fait livraison du bateau ;

2° Le *privilège*, à la condition que l'acheteur ne soit

pas mis en faillite et qu'il n'ait pas revendu le bateau à un tiers ;

3° La *saisie-arrêt* entre les mains du sous-acquéreur de la somme encore due par lui à son vendeur ;

4° La *revendication*, à la condition que l'acquéreur ne soit pas en faillite, qu'il n'ait pas revendu à un tiers et que cette action soit intentée dans les huit jours de la vente. Cependant, au cas où le bateau aurait été volé, le propriétaire aurait la revendication prévue par le deuxième alinéa de l'article 2279 du Code civil ;

5° La *résolution*, quand l'acheteur n'est pas en faillite et qu'il n'a pas revendu à un acheteur de bonne foi.

Il est vrai qu'il sera toujours loisible au vendeur non payé de s'adresser au tribunal afin de faire condamner l'acheteur à des dommages et intérêts pour inexécution de son obligation ; mais cela suppose que le batelier acheteur possède encore le bateau avec d'autres biens susceptibles d'être saisis et qu'il n'est pas en faillite ; quant à saisir le bateau lui-même tout seul, dans le cas où la faillite n'y met pas obstacle, il faut pour cela que celui-ci n'ait pas déjà été revendu.

Nous verrons plus loin (page 31) que l'Administration des Ponts et Chaussées a, depuis l'établissement de formalités particulières de jaugeage et d'immatriculation des bateaux, amélioré un peu la situation du vendeur, mais au moyen d'un simple usage : ce n'est pas là encore tout le progrès désirable.

Au surplus, les autres sûretés que nous venons de

passer en revue ne sont que des moyens assez précaires et restreints, que possède le vendeur d'un bateau ou son constructeur pour rentrer dans ses fonds. Ce sont des sûretés accessoires aux ventes mobilières en général et non spéciales aux ventes de bateau, et l'inscription d'office, si l'hypothèque existait, les remplacerait avantageusement. Mais ce ne sont pas des moyens de crédit, et nous avons vu que ceux-ci seraient très utiles, tant pour les bateliers isolés que pour les grandes Compagnies.

Remarquons cependant, en passant, qu'une société industrielle, possédant un certain nombre de péniches pour le service de ses usines, par exemple pour leur alimentation en combustible ou la livraison de leurs produits, peut très bien hypothéquer ces péniches sous la législation actuelle, mais seulement en tant qu'immeubles par destination, en même temps que le fonds lui-même : les termes de l'article 531 du Code civil ne semblent pas un obstacle à cette interprétation.

Par ailleurs, la qualité de commerçant possédée par le batelier, et qui justement ébranle les recours que le droit commun donne en notre matière, aurait pu être de quelque utilité si la loi du 1^{er} mars 1898 sur le nantissement des fonds de commerce avait produit des résultats satisfaisants. Indépendamment de tout autre avantage, le nantissement d'un bateau aurait eu pour effet de procurer indirectement au vendeur le moyen de conserver le droit de préférence que lui fait perdre le dernier paragraphe de l'article 550 du Code de Commerce ; il n'aurait eu qu'à stipuler, comme condition de la vente, une da-

tion en nantissement du bateau fonds de commerce, objet vendu (1).

Mais tout le monde connaît les difficultés d'application de cette loi qui, en définitive, n'a rendu aucun service, bien au contraire. Nous espérons que les modifications qui viennent d'être apportées à cette matière donneront de bons résultats ; l'avenir montrera si la batellerie française peut en retirer quelque profit.

Quoi qu'il en soit, voici comment l'on opère dans la pratique en batellerie.

Le constructeur, car c'est ordinairement pour lui que la question des sûretés se pose, fait dresser, chez un notaire, un acte appelé, assez incorrectement, *acte de bateau*. Ce n'est autre chose qu'un acte de vente, avec payement par annuités d'une partie du prix, l'autre partie, ordinairement la moitié (2), étant payée comptant.

De plus en plus, on tend à faire les amortissements par versements mensuels, dont nous avons vu plus haut la quotité.

Une clause du contrat prévoit le cas de retard dans les payements, pour stipuler alors l'exigibilité immédiate de la dette et la saisie du bateau, ou la résiliation du contrat avec attribution au vendeur des sommes déjà versées à titre d'indemnité et de dépréciation du bateau pour cause d'usure. Anticipant sur la loi, l'*acte de bateau* contient même, pa-

1. Cf. M. F. Doucet. *Revue critique de législation et jurisprudence*, 1902, t. 69, p. 94 et 95. — Sur les difficultés d'application de la loi du 1^{er} mars 1898, voyez le même.

2. — 7.500 francs environ.

rait-il, une réserve explicite de garantie, dans le but d'amener le marinier à croire son vendeur muni d'une sûreté spéciale ; de plus, les lettres et numéro d'immatriculation du bateau (1) sont reproduits dans l'acte, ce que les bateliers prendraient pour une formalité de transcription.

Une clause essentielle termine l'acte : c'est la délégation expresse au profit du vendeur de l'assurance souscrite sur son bateau par le marinier.

Il est évident que le constructeur reste exposé aux risques de la faillite de son acheteur. Cependant, ce fait est assez rare : dans l'arrondissement de Valenciennes, qui est le centre de batellerie le plus important de France — (pour les bateliers, car au point de vue des marchandises, nous avons vu que c'est Paris), — il se produit une faillite de marinier tous les quatre ou cinq ans ; le nombre serait le même en Belgique, dans l'arrondissement de Tournai. La raison en est qu'on n'a recours à la faillite, en cas de non paiement, que quand on a affaire à des bateliers de mauvaise foi : on fait alors tomber, par ce moyen, les ventes faites en fraude. Mais lorsque le constructeur se trouve en présence d'un batelier malheureux mais honnête, il a recours à la saisie ; neuf fois sur dix, un arrangement intervient dans ce cas, avant que la vente sur saisie n'ait lieu.

Les constructeurs de bateaux de la région du Nord comptent que les risques qu'ils courent de n'être pas payés sont de 10 à 12 0/0. Quant aux bateliers qui

1. Nous examinerons plus loin ce qu'est l'immatriculation des bateaux : elle consiste dans l'inscription de tout bateau, sous un numéro matricule, sur un registre spécial, et dans l'apposition de ce numéro sur le bateau lui-même.

vendent leur bateau, comme ils ne font, paraît-il, rien payer d'avance, le risque serait pour eux presque du double.

Enfin, il paraît d'usage, pour les bateliers déjà propriétaires de bateaux, lorsqu'ils ont besoin de certaines sommes d'argent pour réparer l'usure de leur embarcation par exemple, de ne jamais faire de prêt par obligation. L'emprunteur vend son bateau par acte sous seing privé à son bailleur de fonds : quand l'argent est remboursé, on déchire l'acte. Les frais d'enregistrement sont ainsi évités, et surtout, le prêteur possède le privilège du vendeur de meuble : nous avons remarqué plus haut combien cependant cette sûreté était précaire (1).

Depuis la création en 1898 de la formalité de l'immatriculation actuelle, qui empêche les bateaux de se cacher sous une fausse désignation, le sort des créanciers est un peu amélioré. Dès avant cette époque, il existait des journaux spéciaux de batellerie qui publiaient périodiquement — avec le nom des propriétaires — la liste des noms des bateaux passés à certaines écluses déterminées. Ces journaux *Le Pénichien* et *La Navigation* continuent à paraître ; et comme l'immatriculation empêche les mariniers de changer le nom du bateau peint à l'arrière, car alors il n'y aurait plus concordance avec le nom porté au certificat de jaugeage, les bailleurs de fonds peuvent

1. La plupart de ces divers renseignements (depuis la page 28) nous ont été fournis sur place. Mais nous ne les donnons que sous toutes réserves, n'ayant eu entre les mains aucun document permettant de les contrôler.

maintenant suivre en toute sûreté sur le territoire français les pérégrinations des demeures flottantes de leurs débiteurs (1) dont le passage en Belgique ne peut être clandestin.

Le départ du bateau en pays étranger constitue néanmoins pour le créancier un dernier risque qui s'ajoute à tous les autres ; car, quand bien même il connaîtrait par les mêmes moyens qu'en France (2) le lieu où se trouve le bateau, les multiples formalités à accomplir, au cas où elles seraient possibles, sont de nature à le faire reculer. Les propriétaires belges ont, paraît-il, à compter en outre avec un risque contre lequel les propriétaires français sont protégés. Lorsqu'un bateau français change de mains, le certificat de jaugeage devant porter le nom du propriétaire, — lequel doit aussi figurer au registre d'immatriculation, — l'Administration des Ponts et Chaussées ne change les noms sur ce certificat, que moyennant présentation de pièces justifiant la transmission de propriété (3), ce qui ne serait pas exigé en Belgique.

Il s'ensuit qu'en France, la propriété d'un bateau se transmet avec quelque garantie, et que de plus le tiers acquéreur d'un bateau volé est presque toujours de mauvaise foi. Si en effet le voleur ne commet pas un faux, soit dans une déclaration de vente censément à lui faite par le volé, soit en signant du nom de celui-ci l'acte de vente au tiers acquéreur (4),

1. Il y a cependant un danger possible : voir à ce sujet la note 4 ci-dessous.

2. L'immatriculation, par convention internationale, existe aussi en Belgique, Hollande et Allemagne.

3. Mais cette formalité n'est qu'un simple usage.

4. Si à la suite de ces faux commis par le voleur, l'acquéreur (de bonne ou de mauvaise foi, peu importe ici) change la devise du bateau

il n'y aura pas coïncidence entre les noms figurant à cet acte et au certificat de jaugeage. Que, dans ce cas, le tiers acquéreur soit de bonne ou de mauvaise foi, le propriétaire bénéficiera toujours du second paragraphe de l'article 2279 du Code civil ; seulement si le tiers acquéreur est de bonne foi, la revendication devra être faite dans les trois ans, tandis que, au cas contraire, on pourrait admettre que la prescription de trente ans doit seule être appliquée (1).

II. — HISTORIQUE DE LA QUESTION

Bien que la question des institutions destinées à favoriser la batellerie revête en ce moment une forme spéciale et moderne, elle n'est cependant pas agitée d'hier. Et si l'hypothèque fluviale semble aujourd'hui une institution mûre pour la pratique, depuis longtemps déjà les esprits s'en étaient préoccupés.

La navigation intérieure, mais cependant à un degré moindre que la navigation maritime, a du reste de tout temps attiré l'attention, quoique le législateur, sollicité d'y consacrer quelques textes spéciaux, s'y soit jusqu'ici dérobé.

lorsqu'il requiert un nouveau procès-verbal de jaugeage à son nom — changement de dénomination du bateau permis dans ce cas par l'Administration — le numéro matricule reste la seule indication grâce à laquelle le vrai propriétaire peut reconnaître son bien ; or malheureusement les journaux de navigation n'ont pas coutume, dans leurs listes, de relater ces chiffres à côté du nom du bateau.

1. Voir à ce sujet M. Planiol, *Traité de Droit civil*, tome I, n° 1135

Lors de la confection du Code civil, la navigation fluviale n'était déjà plus à ses débuts, loin de là, et le réseau qui permettait aux bateaux d'eau douce de parcourir la France était assez développé : il y avait le canal de Briare achevé en 1642, le canal de la Bruche (1682), le canal d'Orléans (1692), le célèbre canal du Midi construit par Riquet, le canal de Grave, le canal du Loing (1724), le Lot entre Cahors et la Garonne. Étaient en cours d'exécution les canaux de Bourgogne, du Nivernais et du Rhône au Rhin. Napoléon I^{er} devait même, vers 1810, employer des prisonniers anglais à creuser le souterrain de 5 kil. 600 de longueur par où passerait le prolongement du canal Crozat, appelé actuellement canal de Saint-Quentin (1).

Et cependant l'auteur du Code civil ne consacra aucun texte spécial à la question de la navigation fluviale ; seuls, cinq articles du titre huitième du troisième livre promulgué le 26 ventôse an XII, assimilent cette industrie de transport au roulage : les articles 1782 à 1786, composant la section II du titre précité, sont en effet précédés de ces mots « des voituriers par terre *et par eau* ».

L'on pouvait croire qu'il n'y avait là aucun oubli et que, comme pour les navires auxquels le législateur avait réservé un livre spécial du Code de commerce, la navigation intérieure y aurait aussi une place à part. Mais telle n'était pas l'intention du

1. Consulter pour l'histoire des voies navigables de France, le livre de M. F. Lucas sur *Les Voies de Communication de la France*. Imprimerie nationale, 1873, et aussi le *Précis des Voies Navigables de la France* de M. Grangez. Paris, 1855.

législateur de 1807 qui n'entendait pas, dans les articles 190 à 436 de ce Code, consacrés au commerce maritime, s'occuper de la navigation fluviale. Il se contenta, dans les articles 96 à 109 du Code de commerce, — spécialement dans l'article 107 et dans l'article 632 du même Code, — d'assimiler une seconde fois le « transport par eau » au roulage; l'article 633 traita aussi sur le même pied, quant à la nature commerciale des ventes et achats des bâtimens, la navigation maritime et la navigation intérieure.

Le doute était cependant possible : aussi le Conseil de commerce de Cologne, consulté sur le projet de Code, demanda-t-il si « les dispositions portées en l'article 151 et suivans » devaient « s'entendre de tous « les bâtimens sans distinction, ou seulement des « bâtimens de mer qui sont notamment dénommés « au commencement du titre I^{er} » (1). Pour éviter toute incertitude, l'article 190 et la légende de ce titre I^{er} furent modifiés ; on y mentionna expressément « les navires et autres bâtimens de mer ».

Ces « Observations » réclamaient de plus un régime spécial pour la navigation du Rhin alors frontière.

Le Conseil de commerce de Cologne ne fut du reste pas la seule Assemblée qui présenta des desiderata en faveur de la navigation fluviale. Voici ce

1. Les observations du Conseil de commerce de Cologne ainsi que celles des quelques tribunaux de commerce et autres ci-après rapportées sont tirées de l'ouvrage publié en l'an XI par « l'Imprimerie de la République » sous le titre *Observations des Tribunaux de Cassation et d'Appel, des Tribunaux et Conseils de commerce, etc., sur le projet du Code de commerce.*

que disait, dans les mêmes circonstances, le Tribunal de Bruxelles :

« Quelle sera la limite des règles applicables à la navigation maritime ?

« Dans les pays où il existe des canaux d'une grande profondeur, et où passent des fleuves près de leur embouchure, on voit chaque jour des bâtimens destinés pour voyages de mer, charger dans l'intérieur, et à une distance assez éloignée de la mer : on en voit d'autres qui, en revenant de la mer, remontent, à de pareilles distances, les fleuves et canaux pour arriver au lieu de leur déchargement dans l'intérieur.

« Le tribunal a pensé que les règles de la navigation maritime devaient suivre les bâtimens de mer depuis leur chargement, même dans l'intérieur.

« En conséquence, il propose l'article suivant :

« Toutes les règles de la navigation maritime sont applicables, même dans l'intérieur, aux bâtimens qui vont en mer et qui en reviennent, depuis le lieu de leur chargement et jusqu'au lieu de leur déchargement. »

« Le tribunal observe aussi, en ce qui concerne la navigation intérieure proprement dite, que l'intérêt du commerce sollicite un règlement particulier, attendu que, dans l'état actuel des choses, et depuis la suppression des corps de bateliers, les anciens réglemens ne sont plus en vigueur.

« Il paraît nécessaire que les principes fondamentaux de ce règlement soient insérés dans le code. »

Ces observations du tribunal de Bruxelles appellent deux remarques. En ce qui concerne les anciens

règlements, l'article 1786 du Code civil (1) semble avoir prévu l'objection. Quant à la question du navire de mer pénétrant à l'intérieur du territoire en remontant un fleuve, elle fait honneur à la sagacité du tribunal ; elle est actuellement connue sous le nom de « critérium de navigation » et nous l'effleurons dans la dernière partie de cette étude.

Le Tribunal de Rouen s'exprime ainsi : « Ce titre « n'a pour objet que les navires et autres bâtimens « de mer.

« Mais il y a une navigation intérieure qui occupe
« des bâtimens d'une autre forme et d'une valeur
« même plus considérable que beaucoup de navires :
« cette navigation même augmentera si l'on en juge
« par l'intérêt de la nation et par l'intention du Gou-
« vernement.

« Le tribunal pense qu'il est nécessaire de régula-
« riser en même temps cette branche importante de
« la fortune publique, de l'assujétir, comme ci-de-
« vant, au même régime ; à la différence que les
« voyages sur les fleuves et canaux n'étant ni si longs
« ni si périlleux qu'en mer, on peut donner à l'af-
« fectation plus de latitude. »

Cette *affectation* « plus large » qui, croyons-nous pouvoir supposer, visait à élargir en faveur des bateaux de rivière l'article 190 du Code de commerce (2), ne contiendrait-elle pas en germe la ré-

1. Article 1786, Code civil : « ...Les maîtres de barques et navires, « sont en outre assujettis à des règlements particuliers, qui font la « loi entre eux et les autres citoyens. »

2. Les termes du second paragraphe de cet article rendent, en effet, cette supposition très plausible ; le voici en entier : « Les navires et

forme que nous souhaitons ? On sait en effet que cet article, dont l'origine est l'Ordonnance d'août 1681, accorde, sur les navires, le droit de suite mais non le droit de préférence : si le législateur de 1807 avait écouté le tribunal de Rouen et si, ayant assimilé les bateaux de navigation intérieure à ceux de mer, il avait permis de les *affecter* avec plus de latitude, en ajoutant au droit de suite le droit de préférence, l'hypothèque fluviale prenait naissance... presque en même temps que l'hypothèque immobilière du 11 brumaire an VII.

Quoi qu'il en soit, le langage du tribunal de Rouen rappelle que les traditions de prospérité commerciale de la « Hansedes Marchands de l'eau de Paris » n'étaient point perdues sur les rives de la Seine à l'aurore du xix^e siècle.

Enfin le « Tribunal, Conseil et Bureau de commerce » de Toulouse, après avoir avoué que ses membres, éloignés des ports, ne connaissent pas le droit maritime, continue ainsi :

« Mais nous observons que nous espérons trouver à la fin du livre second quelque titre relatif aux rivières et canaux qui circulent dans l'intérieur de la République. Si, dans le temps, il a été nécessaire de faire des lois relatives au commerce maritime, on a reconnu la même nécessité pour les rivières ; en conséquence, il a été fait des règlements qui fixent l'ordre de la navigation.

« Il est du plus grand intérêt pour le commerce

autres bâtimens de mer sont meubles. Néanmoins, ils sont affectés aux dettes du vendeur, et spécialement à celles que la loi déclare privilégiées. »

« de l'intérieur, que ces réglemens fassent partie du
« Code. »

Et ces Observations signalent notamment aux
« citoyens commissaires » les réglemens de 1674 pour
le commerce et la navigation de la « rivière de Seine »
et celui du 24 avril 1703 pour la Loire.

Comme nous l'avons déjà remarqué, le législateur
n'eut cure des réclamations parties de divers points
du territoire. L'assimilation complète de la batellerie
au roulage semblait décidée par lui et loin d'abandon-
ner cette manière de voir, il en fit une nouvelle ap-
plication en 1810, dans les articles 386 et 387 du
Code pénal promulgué à cette date.

Tels sont les divers textes des codes réglemen-
tant la navigation intérieure (1).

On doit alors sauter une longue période durant
laquelle la question des institutions dont il convien-
drait de doter la batellerie semble dormir. Mais
elle ne faisait que se préciser. Et les desiderata se
portaient sur la faculté, à accorder aux mariniers,
d'hypothéquer leurs embarcations. Lors des travaux
préparatoires du projet modificatif de la loi du 10 dé-
cembre 1874 sur l'hypothèque maritime, et qui devint
par la suite la loi du 10 juillet 1885, la question fut
agitée. Le rapporteur de la loi devant la Chambre des
députés, M. Durand (2), l'écarta, déclarant que la
Commission n'avait pas cru devoir entrer dans cette
voie, car « c'eût été sortir des bornes qui lui étaient

1. Il faut y ajouter l'article 620 du Code de procédure civile qui ré-
gle la saisie des *petits* bâtimens de mer et des bateaux d'eau douce.

2. *J. O. Documents Parlementaires*, Chambre, janvier 1882, p. 149
et s.

« tracées, puisqu'elle avait uniquement pour mission
« de reviser une législation qui n'a réglementé que
« l'hypothèque maritime; c'eût été en outre — con-
« tinue-t-il — retarder une loi qui est à l'étude depuis
« 1876, et qui est attendue par le commerce mari-
« time. »

Mais lorsque le projet vint devant la Commission du Sénat, M. Dupuy de Lôme déposa un amendement composé de deux articles additionnels, rendant la loi sur l'hypothèque maritime applicable aux bateaux de navigation intérieure. L'honorable sénateur chargeait ceux des agents des Ponts et Chaussées qui sont commissionnés pour constater le mouvement de la circulation sur les voies navigables et en dresser la statistique, du service des inscriptions hypothécaires, en remplacement des agents des douanes, pour tous les actes prévus aux articles 5, 6, 7, 8, 9, 11, 15, 16 et 32 dudit projet de loi.

Cet amendement fut l'objet d'une étude très sérieuse de la part des diverses administrations intéressées.

Vers la même époque, une pétition était remise aux sénateurs, sous la forme d'un petit opuscule (1) intitulé : *De l'hypothèque des navires et bateaux. Note remise par le Crédit Foncier de la Marine à MM. les Sénateurs.* Les auteurs de cet opuscule proposaient de confier la tenue des registres de propriété des bateaux de rivière à l'Administration des Contributions indirectes qui, quelques mois auparavant, était encore chargée du jaugeage et de la per-

ception des droits de navigation. Ces fonctions, que cette Administration tenait de la loi du 9 juillet 1836, lui avaient été en effet enlevées lors de la loi du 19 février 1880 portant suppression des droits de navigation, et attribuées aux Ponts et Chaussées par un règlement du 17 novembre de la même année. Dans le système proposé, les inscriptions sur les registres auraient été facultatives ; mais elles auraient dû être remplies au cas où l'on aurait voulu hypothéquer la péniche d'après les règles de la loi sur l'hypothèque maritime.

L'élan était donc donné en faveur de l'hypothèque fluviale ; mais la question était lente à résoudre, il fallait du temps, et l'on craignait toujours, en la rendant connexe à la réforme de la loi de 1874, de retarder trop longtemps cette dernière. Laissons en effet la parole au rapporteur de la commission sénatoriale de l'hypothèque maritime, M. Barne :

« La commission, — déclare dans son rapport (1)
« cet honorable sénateur, — dès le début de ses travaux et à diverses reprises, a dû se préoccuper d'une
« autre question d'une importance *capitale* : celle de
« savoir s'il ne serait pas possible d'introduire dans
« la loi nouvelle la faculté d'hypothéquer les bateaux
« de toute nature employés à la navigation sur les
« canaux, étangs, fleuves et rivières.

« La navigation intérieure de la France est depuis
« longtemps l'objet des préoccupations légitimes du
« Gouvernement et des Chambres ; elle se pratique
« au moyen d'un matériel déjà très important et dont

1. J. O. Documents parlementaires, Sénat, avril 1883, p. 569 et s.

« le développement doit nécessairement s'accroître
« avec la réalisation des travaux projetés ou en cours
« d'exécution pour compléter le réseau de nos voies
« navigables, appelées à rendre de si grands services
« pour le transport des marchandises qui ne peu-
« vent supporter l'application des tarifs élevés des
« chemins de fer.

« La commission est unanimement convaincue des
« avantages sérieux qu'il y aurait à doter aussi les
« entreprises de transport par eau de la faculté de
« trouver les ressources pécuniaires qui leur sont
« indispensables, au moyen d'hypothèques consen-
« ties sur leur matériel flottant.

« Plusieurs de nos honorables collègues se sont
« faits les interprètes énergiques des vœux formulés
« à cet égard dans de nombreuses pétitions.

« Mais la commission s'est trouvée en présence de
« deux obstacles sérieux.

« Aucune hypothèque n'est possible sans que la
« propriété de l'objet qui en est grevé soit établie
« d'une façon certaine. Pour la batellerie fluviale, il
« n'existe aucune administration analogue à celle de
« la douane qui constate les transmissions de pro-
« priété des navires. Sans cette garantie, l'hypothè-
« que ne peut offrir aucune espèce de sécurité.

« D'autre part, la tenue et la conservation des regis-
« tres hypothécaires confiées aussi, pour les navires,
« à la douane, exigeraient une autre organisation pour
« le matériel de la batellerie qui circule ordinaire-
« ment en dehors du rayon où cette administration
« est établie.

« La commission a longtemps espéré que MM. les

« Ministres des Finances et des Travaux publics pour-
« raient lui fournir un projet de service propre à être
« admis dans la loi pour la création de l'hypothèque
« fluviale, soit à l'aide du personnel des Ponts et Chaus-
« sées, qui tient actuellement une statistique du maté-
« riel flottant sur les canaux, étangs, fleuves et riviè-
« res, soit par une extension des attributions des
« conservateurs des hypothèques sur les immeubles.
« Ceux-ci ont le double soin de constater les mou-
« vements de la propriété foncière par les registres
« de transcription, et de faire toutes les opérations
« relatives aux inscriptions, à leurs renouvellements
« et à leurs radiations. Mais après plusieurs confé-
« rences, et malgré le désir exprimé par MM. les
« Ministres de permettre à la commission de com-
« pléter son œuvre, aucun projet n'a pu encore être
« produit *et pour ne pas retarder indéfiniment le dépôt*
« *de son rapport*, la commission a dû renoncer à
« introduire dans la proposition de loi soumise à son
« examen l'hypothèque fluviale, espérant d'ailleurs
« que le Gouvernement ne négligera rien pour réali-
« ser une innovation dont la nécessité s'impose à sa
« sollicitude. »

Il s'en fallait cependant que l'idée de l'institution d'une hypothèque fluviale ne comptât que des partisans. Les principales objections opposées à ce projet ont été réunies par M. Crouvès en 1889, dans sa thèse soutenue à l'Université de Droit de Paris sur l'hypothèque maritime. « Toute une organisation,
« dit-il, serait enfin nécessaire ; au lieu que l'hypo-
« thèque s'établissait tout naturellement sur les navi-
« res de mer déjà soumis au droit de suite, et pour-

« vus surtout d'un système de publicité que l'on
« n'avait qu'à étendre par analogie, et d'un personnel
« d'enregistreurs dont on ne compliquait guère les
« attributions. Ici, au contraire, pas de port d'attache,
« pas de mutation en douane : tout serait à créer.

« A défaut d'une administration spéciale, comme
« celle qui existe à Hambourg (loi 1885, art. 1^{er}), et
« que l'on hésiterait fort justement à organiser en
« France, on ne pourrait pas charger la douane de la
« tenue et de la conservation des registres à établir;
« car le matériel fluvial circule ordinairement en
« dehors du rayon où cette administration fonctionne.
« Le personnel des Ponts et Chaussées, auquel on
« avait songé parce qu'il tient une statistique de ce
« matériel, a dû être écarté comme n'étant pas séden-
« taire et ne possédant pas les notions nécessaires.
« Restent les conservateurs d'hypothèques, dont on
« n'avait qu'à étendre la compétence ; mais encore
« faudrait-il préalablement attacher chaque bateau à
« un bureau de conservation hypothécaire où seraient
« centralisées les inscriptions le concernant ; et ce
« n'est pas seulement les hypothèques, c'est aussi les
« mutations de propriété qu'il faudrait entreprendre
« d'inscrire, à peine d'organiser un système hypo-
« thécaire incomplet et peu pratique.

« La première réforme devrait donc consister dans
« l'application aux bâtiments de rivière de la loi de
« vendémiaire an II ou de celle du 23 mars 1855.

« Et quand tout cela serait achevé, quand on aurait,
« à grands frais nécessairement, soumis à de nou-
« velles formalités qui seraient comme autant de
« vexations les nombreux entrepreneurs de trans-

« ports intérieurs par eau, quand on aurait augmenté
« la besogne, la responsabilité, le cautionnement
« aussi, probablement, et les appointements peut-
« être, des conservateurs des hypothèques, quels
« résultats est-il permis d'espérer que l'on aurait
« atteints ?

« Quels résultats a donnés l'hypothèque des bâti-
« ments de mer ? »

L'auteur, dans cette thèse, avait remarqué que l'hypothèque maritime n'a pu améliorer le sort de la marine marchande parce que là n'est pas le remède et que la cause de son dépérissement est le manque de fret. Il étendait sa critique à l'hypothèque fluviale, d'après les arguments que nous venons de citer, ne songeant pas à ce fait que la batellerie apporte à bon marché aux navires, dans les ports de commerce reliés au réseau de navigation intérieure, tout justement le fret encombrant dont ils ont besoin pour leur retour à l'étranger ; et qu'ainsi le commerce maritime bénéficie de tout développement des transports fluviaux.

Nous verrons du reste par la suite ce qu'il en est des objections que nous venons de relater et qui portent surtout sur le fonctionnement de l'hypothèque fluviale ; quant à la question économique du fret, si M. Crouvès a eu l'intention de se prononcer pour les bateaux fluviaux en même temps que pour les navires, on peut répondre qu'il paraît difficile de juger de l'utilité de l'hypothèque pour les péniches d'après le résultat qu'elle donne en matière maritime.

Constatons donc pour le moment que la question,

à cette époque, était discutée, ce qui est un signe qu'elle était étudiée.

Aussi bien des personnalités compétentes continuaient à s'en occuper, et au VI^e Congrès de l'« Association Internationale permanente des Congrès de Navigation » qui se tint à la Haye en 1894, M. Captier, Secrétaire Général de la Chambre Syndicale de la Marine à Paris, faisait adopter la proposition suivante : « Considérant qu'il y a utilité à ce que les « questions économiques se rattachant à la navigation intérieure prennent une plus large place dans « les Congrès ultérieurs, la 3^e Section propose que le « VII^e Congrès étende le programme des questions « économiques et mette notamment à l'ordre du jour « de ses travaux la question de l'hypothèque sur « les bateaux de rivière et de l'unification du jaugage des bateaux d'intérieur. »

Un projet de loi avait du reste été déposé à la Chambre des députés, à la séance du 25 novembre 1893, par M. Plichon, député du Nord, tendant à supprimer, à l'égard des constructeurs de bateaux, l'application de l'article 550 du Code de Commerce.

A la première séance du 21 février 1895 (*J. Off.* 1895, page 473), le même député déposait une seconde proposition de loi, complète celle-ci, tendant à l'institution de l'hypothèque sur les bateaux de navigation intérieure (1). Selon l'usage, elle fut renvoyée à la Commission d'initiative parlementaire.

Le 20 mars suivant, M. Henry Cochin, député, faisait, au nom de la 12^e commission d'initiative parle-

1. *J. Off.* Documents parlementaires, Chambre, 1895, pages 215 et s.

mentaire, un rapport sommaire (1), et le 11 juin 1895 (*J. Off.* page 1659) la Chambre prenait en considération le projet de M. Plichon, en conformité avec les conclusions de la Commission.

Nommé rapporteur de la Commission chargée d'examiner son propre projet, M. Plichon déposa à la Chambre son rapport dans la séance du 16 décembre 1896 (2). Un exposé des motifs très documenté précède les articles de loi qui sont, à quelques détails près, ceux du projet déposé par le rapporteur.

Il y est rappelé d'abord « qu'au cours de tous les « débats auxquels avait donné lieu la discussion de « l'hypothèque maritime, il avait toujours été entendu « que l'hypothèque fluviale ne pouvait en être dis- « jointe, que les bateaux de rivière, qui sont les auxi- « liaires immédiats et indispensables des navires, ne « pouvaient voir leur sort séparé de celui de ces « derniers, et que leur situation devait être identi- « que », mais qu'en cours de route, pour permettre à l'hypothèque maritime d'aboutir, on abandonna sous forme de lest l'hypothèque fluviale qui, en principe, n'en devait pas être séparée. A l'appui de ce qu'il avance, M. Plichon cite le discours de M. Barne au Sénat, et son rapport dont nous avons plus haut reproduit un fragment.

« En nous efforçant, continue M. Plichon, de per- « mettre d'hypothéquer les bateaux circulant sur les « rivières ou les canaux, nous voulons donner à notre

1. *J. Off.* Documents parlementaires, Chambre, 1895, page 312.

2. *Journal Officiel.* Documents parlementaires, Chambre, 1896, pages 1627 et s. Nous avons fait, au cours de cette étude, de nombreux emprunts à ce travail.

« batellerie un instrument de crédit qui lui permette
« de se développer, de transformer rapidement son
« outillage, afin de le mettre en rapport avec les
« travaux issus du nouveau programme de Travaux
« publics, et de faire à l'industrie des chemins de fer
« cette concurrence loyale d'où naissent chez tous
« les peuples civilisés, le progrès, l'économie et le
« développement de l'activité commerciale. »

« Le droit d'hypothéquer le bateau donnerait » au
constructeur qui fait crédit au marinier une « garantie
« absolue ; il lui permettrait, par conséquent, tout
« en demandant un intérêt moins élevé à son argent,
« d'augmenter dans des proportions considérables le
« chiffre de ses affaires, et de développer l'industrie
« si importante de la construction ; il donnerait en
« même temps aux bateliers l'avantage d'être déchar-
« gés d'une partie du loyer des sommes dont ils
« sont débiteurs. »

La Commission chargée d'examiner le projet de loi de M. Plichon fit, au sujet de l'utilité de ce projet, une enquête auprès des Chambres de commerce intéressées. On en consulta soixante ; quarante-sept furent favorables au projet, vingt-quatre sans aucune espèce de restriction, et vingt-trois avec quelques observations. Deux Chambres se déclarèrent hostiles au principe même de l'hypothèque fluviale et une autre se montra défavorable au projet tel qu'il était présenté. Cinq autres Chambres répondirent qu'elles n'avaient aucun intérêt dans la question.

« Désormais, déclara la Chambre de Commerce
« de Paris, le constructeur, le prêteur bienveillant,
« pourront avec sécurité livrer à un ouvrier honnête

« et laborieux, — et il y en a beaucoup dans le rude
« métier de marinier, où l'homme croit encore que
« c'est du travail et de l'économie qu'il doit atten-
« dre l'amélioration de son sort, — le bateau dont
« il payera le prix par acomptes et qui deviendra,
« pour lui et sa famille, l'instrument de l'indépen-
« dance..... En résumé, la loi proposée donnerait à
« la propriété marinière un caractère mixte la rap-
« prochant de la propriété immobilière dans la me-
« sure nécessaire pour le but qu'on a en vue.

« Elle donne au bateau une sorte d'état civil fort
« utile pour bien des constatations.

« Elle facilite l'acquisition à ceux auxquels les
« moyens manquent pour un paiement immédiat.

« Elle permet au propriétaire d'en mobiliser la
« valeur sans en perdre la possession. »

La Chambre de Commerce de Lyon, après avoir constaté qu'en 1893, le rapport entre le tonnage transporté par la batellerie et celui transporté par voie ferrée n'est que de 17 dans le réseau Paris-Lyon-Méditerranée alors qu'il est de 34 dans le reste de la France, la moyenne pour toute la France étant de 29, ajoutait :

« Cette infériorité de notre région a tenu aux diffi-
« cultés de la navigation du Rhône ; mais aujour-
« d'hui que ces difficultés sont en partie aplanies,
« c'est le matériel qui fait défaut.

« Il est à souhaiter vivement que de nombreuses
« entreprises de navigation s'établissent dans notre
« région, et le régime hypothécaire fluvial viendra à
« une heure opportune pour faciliter ce mouvement.
« La navigation sur le Rhône devant s'effectuer sur-

« tout par remorqueurs à vapeur de grande puissance et par conséquent d'un prix élevé, ce régime aura peut-être encore plus d'applications possibles dans notre région que dans les autres. »

Quant à la Chambre de Commerce de Marseille, elle s'exprimait ainsi :

« Si trop longtemps la navigation fluviale a été sacrifiée aux intérêts des Compagnies de chemins de fer, le public et le Gouvernement ont aujourd'hui compris que, dans notre organisation sociale, il y avait place pour tous les deux, et que l'industrie des transports pouvait varier les procédés qu'elle emploie suivant la nature, la valeur et la destination des matières à transporter.

« Depuis plusieurs années, sur nos divers cours d'eau, se sont créées des sociétés de navigation à vapeur, de remorquage, de touage, etc., qui tendent à se substituer de plus en plus à la batellerie d'autrefois, pauvre, sans crédit, ne parvenant à vivre qu'à force d'économie et d'efforts (1).

« ... N'est-il donc pas évident que le moment est enfin venu d'accorder à la batellerie fluviale le crédit réel qu'a obtenue la navigation maritime ? Quand on voit ce que les puissances voisines, la Belgique, la Hollande, l'Allemagne, ont fait et font tous les jours pour leurs canaux, et l'essor qu'a pris chez eux la batellerie, on comprend qu'il n'est que temps pour nous de nous occuper d'elle... »

La Chambre de Commerce de Reims donna un avis favorable fortement motivé :

1. Voir cependant, sur le rôle de la petite batellerie, ce que nous avons dit plus haut, page 18.

« En ce qui concerne, dit-elle, les marchandises
« diverses d'une certaine valeur, par parties de car-
« gaison réunies, le transport est fait par des Com-
« pagnies possédant soit des bateaux à vapeur, soit
« des bateaux à traction ordinaire marchant en ac-
« céléré et en service régulier autant que les vicissi-
« tudes de la navigation fluviale le permettent.

« Ces entreprises, généralement bien dirigées, font
« aux tarifs des chemins de fer une concurrence fa-
« vorable aux intérêts de la région ; l'extension de
« ces entreprises, leur multiplicité est donc chose
« désirable ; mais cette extension est limitée actuel-
« lement par la difficulté de réunir des capitaux con-
« sidérables nécessités par la construction de nom-
« breux bateaux. Les capitaux actuellement engagés
« dans cette industrie étant, en quelque sorte, *des*
« *capitaux spéciaux, fournis par des personnes com-*
« *pétentes en navigation, capables de surveiller leurs*
« *intérêts* ; le loyer de ces capitaux est presque tou-
« jours excessif.

« Il paraît évident que si ces Compagnies de trans-
« port en accéléré pouvaient émettre des obligations
« hypothécaires, appeler ainsi les capitaux quelcon-
« ques sans que les prêteurs, bien garantis, aient
« besoin de compétence, elles s'étendraient, se mul-
« tiplieraient au grand avantage de la prospérité in-
« dustrielle, commerciale et agricole de notre région,
« si bien dotée de canaux et rivières navigables.

« Mais nous avons une autre batellerie beaucoup
« plus nombreuse, plus importante, plus intéressante
« peut-être que la batellerie à services accélérés et à
« laquelle le régime hypothécaire paraît plus diffici-

« lément applicable: c'est le batelage proprement dit, « exercé par traction de chevaux, à toute petite vitesse, par des mariniers propriétaires de leurs bateaux. » Pour ceux-ci, la Chambre de Commerce de Reims craint la vente à l'étranger, et réclame un accord international comme « consolidation des prêts hypothécaires sur les bateaux ».

Qu'on nous pardonne ces longues citations, que nous pourrions du reste continuer aisément : nous avons voulu transcrire ici quelques extraits d'avis de Chambres de Commerce, malgré les répétitions et les redites qui en résultent, parce qu'ils sont la confirmation de ce que nous avons dit dans notre introduction sur l'opportunité de l'hypothèque fluviale.

Il nous reste à parler des avis défavorables au projet. La Chambre de Commerce de Bordeaux, se rencontrant en cela avec M. Crouvès, dont nous avons cité la thèse, rappelle que l'hypothèque maritime n'a pas produit, dans son ressort, des résultats satisfaisants ; et elle en a conclu qu'il en serait de même pour l'hypothèque fluviale.

Quant à la Chambre de Commerce de Besançon, hostile au principe même du projet, elle déclara préférer une réduction très sensible de la durée des chômages. Elle a craint que la faculté, pour le marinier, d'hypothéquer son bateau, ne le rendit moins ménager de ses deniers, danger qui nous paraît commun à toutes les institutions ayant pour but de favoriser le crédit et qui, jusqu'ici, n'a point arrêté leur développement.

D'ailleurs, dit-elle, si un petit marinier qui veut travailler pour son compte n'a pas les quelques mil-

liers de francs nécessaires à l'achat d'un bateau, il pourra toujours en louer un à la journée ou à l'année, moyennant 2 ou 3 francs par jour. Cela vaudra mieux pour lui qu'une acquisition suivie d'un emprunt.

Disons tout de suite qu'à notre avis, cette location du bateau ne peut être qu'une exception, et que le rêve du marinier sera toujours d'être propriétaire de l'embarcation sur laquelle il passe sa vie ; quant aux autres critiques de la Chambre de Commerce de Besançon, que nous n'avons point rapportées, mais qui ne visent que le détail de la loi, nous en tiendrons compte dans le système que nous proposerons d'établir, à la fin de cette étude.

Tels sont les motifs d'ordre général donnés par les Chambres de Commerce pour justifier — à part deux ou trois exceptions — de l'utilité du projet de loi de M. Plichon.

Il est nécessaire d'en connaître dès maintenant les grandes lignes :

Analyse sommaire du projet de loi de M. Plichon.

Tout d'abord, la loi que M. Plichon propose d'établir ne concernerait que les bateaux ayant un tonnage minimum déterminé, 100 tonnes d'après le projet primitif, 50 d'après le projet de la Commission.

Dans les six mois de la promulgation de la loi, tout bateau satisfaisant à cette condition serait, sous peine d'amende, immatriculé, c'est-à-dire qu'un numéro matricule serait gravé sur lui.

Trois registres seraient tenus par des « conserva-

teurs » spéciaux (un seul au ministère des Travaux Publics à Paris, d'après le projet primitif — ou plusieurs dans différents centres de navigation, d'après la Commission) ; un registre servirait à l'inscription du numéro matricule des bateaux, l'autre à la transcription des actes translatifs de propriété, et le dernier à l'inscription des privilèges et hypothèques.

Les actes translatifs de propriété ne deviendraient opposables aux tiers que par leur transcription sur le registre *ad hoc*.

Les bateaux immatriculés resteraient soumis au régime des meubles, mais seraient néanmoins susceptibles d'être grevés du privilège du vendeur d'immeuble.

L'hypothèque fluviale ne pourrait être que conventionnelle. Un acte sous seing privé suffirait pour l'établir, et le droit d'enregistrement en serait de un pour mille.

L'inscription serait prise sur bordereaux dressés de la même manière que pour les immeubles.

Les formalités de purge, de saisie, de vente publique et de distribution du prix seraient analogues à celles en vigueur en matière immobilière.

En cas de sinistre, entraînant innavigabilité absolue, les créanciers hypothécaires ou privilégiés seraient subrogés dans l'indemnité d'assurance, conformément à la loi du 19 février 1889.

Enfin, la vente volontaire à un étranger d'un bateau grevé de privilège ou d'hypothèque serait interdite sous les peines portées à l'article 408 du Code pénal relatif à l'abus de confiance.

Un dernier article fut ajouté après coup à ce projet

par la Commission, et fit l'objet d'un rapport supplémentaire à la Chambre le 5 juin 1897 (1). Cet article vise les mesures transitoires qu'il y aurait lieu d'adopter pour sauvegarder les intérêts des créanciers dont le privilège serait antérieur à la promulgation de la future loi.

Le 14 septembre 1897, un arrêté du ministre des Travaux publics nommait une Commission interministérielle en vue de procéder à l'étude des questions « relatives à l'organisation et au fonctionnement d'un « régime hypothécaire applicable à la batellerie. » Cette Commission était composée de trois fonctionnaires des Ponts et Chaussées, d'un fonctionnaire de chacune des Administrations de l'Enregistrement, des Douanes, du Ministère du Commerce et du Ministère de la Justice, de deux constructeurs de bateaux, de trois directeurs de compagnies de navigation, d'un directeur d'une compagnie d'assurances fluviales et d'un membre du syndicat général de la marine. Un Ingénieur des Ponts et Chaussées en était le secrétaire (2).

Cette Commission reconnut, en novembre 1897, qu'il y avait lieu de séparer nettement la question de l'hypothèque fluviale de celle de l'immatriculation administrative des bateaux, mesure reconnue utile par tous les intéressés en même temps que très favorable au commerce (3).

La question de l'immatriculation était du reste déjà sérieusement agitée. Sur l'initiative du Gouvernement

1. *Journal officiel*. Documents parlementaires, Chambre, 1897, p. 1359.

2. *Journal La Navigation*, feuille du samedi 9 octobre 1897.

3. *Bulletin de « La Mutuelle-Transports »*, juillet 1903.

belge, une conférence s'était réunie à Bruxelles, du 4 au 7 mai 1896, pour préparer les bases d'un arrangement entre la France, la Belgique, les Pays-Bas et l'Allemagne (1). L'objectif du Gouvernement belge, lorsqu'il réunit cette conférence, était de faire reconnaître, par les autorités compétentes de ces différents pays, l'équivalence des certificats de jaugeage délivrés dans chacun d'eux.

Le jaugeage des bateaux de navigation intérieure est une opération ayant pour objet de déterminer la capacité d'une embarcation de telle manière qu'il soit possible ensuite de connaître le poids de la cargaison qu'elle transporte au moyen de son enfoncement dans l'eau. La loi du 9 juillet 1836 avait rendu le jaugeage obligatoire en France : il servait de base à la perception des taxes établies sur les cours d'eau administrés par l'État. Les droits de navigation furent supprimés par la loi du 19 février 1880, mais sur les instances du commerce et des marins eux-mêmes, l'obligation du jaugeage fut maintenue par décret du 17 novembre 1880.

Dans la Conférence internationale, l'intérêt de la batellerie était en jeu : il s'agissait d'épargner aux marins les formalités longues, difficiles et onéreuses résultant pour eux de l'obligation de faire rejauger leurs bateaux au passage de la frontière.

Mais au cours des travaux de la Conférence, un autre point de vue fut envisagé. On considéra que,

1. « Conférence Internationale relative au jaugeage des bateaux de navigation intérieure. Mai 1896. Procès-verbaux ». Bruxelles. J. Gœmaere, imprimeur du roi, 1896.

si le jaugeage était fait avec un soin suffisant, le bateau devenait une véritable balance possédant assez de précision pour rendre inutiles les longues opérations du pesage des marchandises par fractions, dites « à bout de planche » et donnerait même des résultats meilleurs. Les indications obtenues d'après le jaugeage alors en usage servaient du reste déjà dans ce but, mais sans présenter de grandes sûretés. On remarqua donc qu'à la condition d'être *exact* et *authentique*, le certificat de jaugeage pourrait donner aux expéditeurs et aux destinataires des garanties qui faisaient alors défaut, sur les quantités de marchandises expédiées ou reçues, et que de plus, il rendrait impossibles des fraudes dont le nombre et l'assez grande importance méritaient considération.

L'*exactitude* du jaugeage dépendait, disait-on, de la méthode employée pour faire cette opération, et l'*authenticité* n'en pouvait être garantie que par l'immatriculation.

A la suite des travaux de la Conférence de Bruxelles, une convention fut passée, le 4 février 1898, entre la France, la Belgique, les Pays-Bas et l'Allemagne : elle consacrait, pour chacun de ces pays, le jaugeage et l'immatriculation officiels et uniformes.

Un décret du 11 février 1899, rendu par le Président de la République, ratifia cette Convention pour la France. Et comme l'application de cette convention n'aurait pu se concilier avec les dispositions du décret précité du 17 novembre 1880, qui réglementait notamment le jaugeage, un nouveau règlement intervint le 1^{er} avril 1899.

Ce décret de 1899 institua donc en France, parmi les attributions des Ponts et Chaussées, en même temps qu'un système de jaugeage précis dont nous n'avons pas à nous occuper, un système d'immatriculation qui, lui, nous intéresse vivement, car il n'est autre qu'une partie du projet de loi de M. Plichon. Il fut complété par un arrêté ministériel du 4 juillet 1899, qui institua douze bureaux d'immatriculation, répartis dans toute la France (1). Tout bateau de navigation intérieure, quel que soit son tonnage, fut soumis à l'obligation d'être jaugé et immatriculé avant le 30 juillet 1900.

L'immatriculation consiste dans l'inscription du bateau sous un numéro d'ordre, sur un registre matricule spécial, tenu dans les bureaux de l'ingénieur en chef de chacune des douze villes de France désignées par l'arrêté. Ce numéro d'ordre est marqué au poinçon sur les plaques de jaugeage placées par les soins de l'Administration sur les flancs du bateau ; sur ces plaques métalliques sont gravées en outre la lettre F (2) et une ou deux lettres caractéristiques du bureau d'immatriculation auquel le bateau est alors rattaché, *sans qu'il puisse jamais être inscrit dans un autre.*

Le numéro matricule, ainsi que les lettres indicatrices du bureau, sont également marqués au fer rouge, par l'agent des Ponts et Chaussées, sur des

1. Les villes où sont situés ces bureaux sont : Compiègne, Lille, Charleville, Nancy, Paris, Dijon, Nevers, Bourges, Nantes, Lyon, Bordeaux et Bayonne.

2. F pour la France, B pour la Belgique, N pour les Pays-Bas et D pour l'Allemagne.

pièces fondamentales de la carène du bateau, telles que l'étrave, l'étambot, la cénutte, etc. Ces pièces sont de telle nature que leur remplacement nécessite le séjour du bateau dans un chantier de construction, et ces chantiers sont surveillés par l'Administration.

Les mêmes indications sont peintes, par les soins du marinier, à la poupe du bateau.

Il va sans dire que, pour les bâtiments en fer, les inscriptions au fer rouge sont remplacées par un poinçonnage.

Les bateaux fluviaux se trouvent ainsi marqués *d'une manière indélébile* d'un numéro et d'une indication de bureau. Dans ce bureau est tenu un registre dont chaque feuillet, paraphé par l'ingénieur, précaution analogue à celle prise pour les registres de l'état civil, correspond à une embarcation. Sur ce feuillet se trouvent réunis tous les renseignements concernant chaque bateau : numéro matricule, nom ou devise, nom du propriétaire et son domicile, type du bateau, lieu et date de sa construction, dimensions, etc.

Ces indications sont reproduites sur un certificat dit de jaugeage, petit livret solide, que tout marinier doit posséder.

Bref, les bateaux de navigation intérieure sont actuellement, grâce à l'immatriculation, individualisés d'une manière certaine et authentique, qui rend toute fraude ou substitution impossible, et cela tant pour les bateaux français que pour les belges, les hollandais et les allemands (1).

1. Une difficulté s'est présentée pour l'Allemagne qui, interprétant la Convention Internationale d'une façon un peu différente, avait pro-

Des trois registres que M. Plichon préconisait, l'un, le registre d'immatriculation, est donc institué (1).

Un grand pas était ainsi fait vers l'hypothèque fluviale, le premier, celui qui, dit-on, coûte le plus. Il semblait donc que la loi allait bientôt être votée complètement par les deux Chambres.

N'entendant cependant plus parler de rien, M. Plichon profita de la discussion du budget des Travaux publics, pour prendre la parole à la séance de la Chambre des députés, du 18 décembre 1899 (*J. off.*, page 2218).

«... Le projet, déclara cet honorable député, ayant
« pour but de créer l'hypothèque fluviale, c'est-à-dire
« d'autoriser les constructeurs de bateaux de rivière
« à prendre hypothèque sur les péniches, fut déposé
« sur le bureau de la Chambre le 21 février 1895 ; le
« rapport fut présenté le 16 décembre 1896 et les
« conclusions en furent adoptées en première déli-
« bération en 1897. Le gouvernement demanda alors
« à la Chambre de surseoir à la deuxième délibéra-
« tion, prenant l'engagement d'étudier un projet spé-
« cial et de le déposer à bref délai.

« Je ne dis pas que la question dorme depuis ce
« moment ; je suis convaincu qu'elle a fait un grand
« pas, mais c'est le pas décisif que nous attendons.
« ... Je vous rappellerai, Messieurs, que la question a
« fait un grand pas depuis le traité international qui
« est arrivé à constituer l'immatriculation et le jau-

cédé autrement. Cette difficulté fut l'objet d'une Conférence supplé-
mentaire qui se réunit à Bruxelles du 20 ou 23 juin 1905.

1. Nous verrons toutefois plus loin que ce registre n'équivalait que
partiellement à celui de M. Plichon.

« geage pour tous les bateaux français, belges, hol-
« landais et allemands ; depuis le 30 juillet dernier
« toutes les péniches circulant sur les canaux du
« nord de la vieille Europe sont soumis à une régle-
« mentation internationale qui leur assure droit de
« cité et leur donne un véritable état civil. Une fois
« cet état civil réglé, la question de l'hypothèque ne
« saurait plus, semble-t-il, présenter aucune difficulté
« pratique ; il n'y a plus qu'à remonter le rouage
« qui fera fonctionner une institution réclamée, je le
« répète, par tous les intéressés et attendue avec
« impatience par une fraction notable de l'industrie
« du Nord de notre pays.

« Je demande donc à M. le Ministre des Travaux
« Publics de nous dire quand il estime que le Gou-
« vernement pourra déposer sur le bureau de la Cham-
« bre le projet retour du Conseil d'État. »

Le Ministre des Travaux publics répondit :

« La proposition fut votée en première lecture ;
« elle devait faire l'objet d'une deuxième lecture,
« mais le Ministre des Travaux publics, en 1897,
« décida d'en remettre l'examen à une commission
« interministérielle, dans laquelle seraient représen-
« tés les ministères des Travaux publics, de la Jus-
« tice et des Finances, tous intéressés. La commis-
« sion, après examen, arrêta un texte qui fut renvoyé
« au Conseil d'État, afin qu'il donnât son avis sur
« quelques points essentiels.

« Le Conseil d'État a étudié une première fois le
« projet et l'a renvoyé aux ministères compétents,
« pour trancher un certain nombre de difficultés qui,
« du reste, sont de pure forme. Ce projet a été revu,

« il est en ce moment soumis à mon Administration.
« J'ai reçu les observations des ministères de la
« Justice et des Finances et nous enverrons dans
« quelques jours le texte définitivement arrêté au
« Conseil d'État. Je suis convaincu que cette assem-
« blée le gardera très peu de temps et j'ai l'espoir
« de donner bientôt satisfaction aux justes réclama-
« tions de M. Plichon, en déposant le projet en ques-
« tion. »

Malheureusement le Conseil d'État ne se montra pas favorable au projet. Nous en avons la preuve dans une déclaration du secrétaire de la Chambre syndicale de la Marine à Paris, au premier Congrès du Sud-Ouest navigable tenu à Bordeaux au mois de juin 1902 :

« Depuis cette époque, les formalités de l'immatriculation sont devenues courantes, mais la question de l'hypothèque n'a pas fait un pas. N'y aurait-il donc plus d'utilité à s'en occuper, et la situation serait-elle changée?

« Loin de là. L'utilité est devenue plus grande et la situation a rendu l'hypothèque plus nécessaire.

« Il est évident, en effet, que les développements auxquels la batellerie est appelée par le rapport Aimond et les 763 millions de dépenses pour la création de voies nouvelles auxquelles il conclut, rendent nécessaire une augmentation du matériel et des entreprises de la batellerie.

« Mais si les intéressés sont à peu près unanimes et si le pouvoir législatif est bien disposé, l'exécutif hésite. Aucune administration ne paraît se soucier d'assumer le fonctionnement de l'hypothèque flu-

« vial. Le Conseil d'État consulté, allant à l'encontre
« des hautes opinions jusque-là émises, comme je
« viens de le montrer, a tout récemment émis l'avis
« que l'intérêt de l'hypothèque fluviale n'était pas
« assez grand pour qu'il y eût à donner suite au
« projet. Cette fin de non-recevoir, basée, paraît-il
« sur le peu d'effet qu'aurait eu l'hypothèque mari-
« time, est faite pour surprendre. »

Au mois de juin 1903, à Toulouse, le Congrès du Sud-Ouest se réunissait pour la seconde fois. L'hypothèque fluviale n'y fut pas oubliée, et M. Fraissaingea, professeur de droit commercial à Toulouse, traita de cette matière dans une communication relative à l'extension, à la navigation intérieure, de certaines règles de droit maritime (1).

Au X^e Congrès de l'« Association Internationale permanente des Congrès de Navigation », tenu à Milan en 1905, la question de l'hypothèque fluviale fit l'objet de rapports de délégués italiens et allemands. Un vœu fut émis, tendant à une entente internationale sur ce sujet. Des démarches faites en ce sens auprès du Comité maritime international d'Anvers n'ont pas abouti à un résultat pratique, même limité à la France, la Belgique, les Pays-Bas et l'Allemagne.

Telle est, chronologiquement, la suite des efforts tentés en France pour doter la batellerie d'une institution de crédit ; commencés depuis un quart de siècle, les travaux n'ont pas encore abouti. Mais la

1. *Le Recueil de l'Académie de Toulouse*, 1903, p. 343 et s., la relate parmi une série d'articles de M. Fraissaingea relatifs à la batellerie.

question est maintenant trop précise, elle a été trop bien étudiée pour que l'hypothèque fluviale ne prenne pas un jour, bientôt espérons-le, sa place dans le Code.

L'hypothèque fluviale n'est du reste pas une nouveauté. C'est une institution qui existe déjà dans plusieurs pays, chez certains même depuis fort longtemps. L'Angleterre et les États-Unis, la Hollande et l'Allemagne la pratiquent, et la Belgique s'occupe en ce moment de l'instituer.

III. — APERÇU TRÈS SUCCINCT DE

LÉGISLATIONS ÉTRANGÈRES (1).

Les diverses législations des cinq pays que nous venons de citer peuvent être, à ce point de vue, classées en deux catégories. D'une part, les lois anglaise, américaine et hollandaise, relativement anciennes, se bornent à étendre aux bateaux d'intérieur d'un tonnage suffisamment élevé, les règles de l'hypothèque maritime ; d'autre part, la loi allemande et la future loi belge ne se contentent pas d'une simple assimilation des péniches aux navires sous ce rapport, mais consacrent à la navigation fluviale une série de textes spéciaux parmi lesquels se trouve un renvoi à l'hypothèque maritime.

1. Vu la difficulté de connaître avec précision les législations étrangères, nous ne donnons ces quelques indications que sous toutes réserves.

Premier groupe.

Dans la GRANDE-BRETAGNE, d'après le « Merchant Shipping Act » du 25 août 1894, tous les bâtiments enregistrés dans les bureaux de douane des ports peuvent être hypothéqués, plus exactement mort-gagés) (article 31 de l'Act). Or tous les bateaux, de mer ou d'intérieur, doivent être enregistrés, à moins d'une dispense. Sont exempts de cette formalité les navires n'excédant pas 15 tonneaux (2 mc. 83 $\times$ 15) employés « seulement à la navigation fluviale ou cô-
« tière du Royaume-Uni ou d'une des possessions
« britanniques sur le territoire de laquelle résident
« les propriétaires gérants du navire » et certains bateaux de pêche ou de cabotage (article 3 de l'act).

Le mort-gage anglais n'était autrefois qu'une sorte de transfert de propriété conventionnelle, passé dans la forme d'un acte de vente parfait, avec une contre-lettre stipulant la faculté de rachat dans un certain délai : à défaut de ce rachat, la propriété du bien restait au créancier qui en imputait la valeur sur le montant de la dette ; mais le bien était restitué, la propriété retransférée, si le paiement avait lieu à l'époque convenue.

On admit ensuite une clause presque de style dans les contrats, d'après laquelle le débiteur conservait la jouissance du bien jusqu'à l'échéance, le créancier ne se mettant plus en possession, quoi qu'il fût devenu propriétaire.

Actuellement, le mort-gage anglais n'est plus

qu'une manière d'hypothèque avec réalisation plus facile de l'objet de la garantie. Le créancier n'est plus considéré comme propriétaire du navire que « dans la mesure où cela pourrait être nécessaire pour affecter efficacement le navire à la garantie hypothécaire de la dette » (Merch. Ship. Act., article 70) (1). C'est-à-dire qu'il peut, s'il n'est pas payé à l'échéance, ou bien en cas de faillite ou de saisie de son débiteur, se mettre en possession du navire, ou le vendre, ou l'exploiter. Quoique nullement tenu des engagements antérieurement pris par le débiteur envers des tiers dans l'intérêt du navire, il ne doit en aucun cas rien faire qui en puisse empêcher l'exécution.

AUX ÉTATS-UNIS, la législation relative à l'hypothèque des navires est, croyons-nous, analogue à celle de l'Angleterre.

En HOLLANDE (2), l'hypothèque maritime est réglée par le Code de commerce de 1838, articles 309 à 371 et 748 à 750 ; seul, le second alinéa de l'article 315 a été modifié par une loi du 8 juillet 1874. Cette hypothèque maritime s'étend aux bateaux de navigation intérieure, sauf à ceux qui, jaugeant moins de

1. Tous les renseignements sur la nature du mort-gage anglais proviennent de la thèse de M. Crouvès écrite en 1889 ; cet article 70 ne peut donc être un article de l'Act de 1894, mais fort probablement de celui de 1854.

2. Pour les navires de mer hollandais voyez M. L. Hennebicq : *Principes de droit maritime comparé*, 1^{re} partie, « Le navire », pages 421 et s., d'où nous avons tiré la plupart des données sur l'hypothèque maritime hollandaise.

20 tonneaux (1) (1 mc. 5 $\times$ 20), ne naviguent exclusivement que dans les limites du royaume (articles 748 à 750).

L'hypothèque maritime hollandaise comporte le droit de suite et le droit de préférence ; mais elle n'est pas, paraît-il, une véritable hypothèque. Ce qui existerait, c'est la possibilité d'engager les navires, et cet engagement est soumis à l'inscription d'après le décret royal du 21 juin 1836. Cette pseudo-hypothèque s'éteint de la même manière que les privilèges légaux (art. 316) dont elle ferait, en somme, partie.

Examinons rapidement les privilèges légaux. En cas de vente judiciaire, les frais de justice passent d'abord ; le surplus se divise en trois groupes :

I. — Des créances relatives au dernier voyage ;

II. — Des créances privilégiées pendant trois ans, parmi lesquelles se trouvent les frais de radoub, les créances relatives à *la construction du navire et les intérêts*, etc. ;

III. — *Le prix d'achat du navire et deux ans d'intérêt, et les créances conventionnelles gagées par le navire.*

Les créances mentionnées dans l'article 315 (ce sont, pensons-nous, celles rangées sous le numéro III) ne sont privilégiées « que pour autant que ces privilèges ont été stipulés par acte énonçant le montant de la dette et des intérêts stipulés et inscrits au registre public des navires » (loi du 8 juillet 1874 modifiant le second alinéa de l'article 315).

1. Le tonneau de 1 mc. 50 employé ici comme mesure est dit le « tonneau d'arrimage ».

L'inscription se fait de la manière prescrite par l'article 2148 du Code Napoléon pour les hypothèques.

Quoique l'article 315 du Code de commerce hollandais ne l'exige pas, le titre constitutif de gage est, en pratique, toujours un acte notarié.

Le vendeur d'un navire est tenu de faire connaître à l'acquéreur, par une liste, toutes les créances privilégiées (art. 319).

Les prêts maritimes et fluviaux sont, paraît-il, très usités en Hollande ; il existe sept sociétés anonymes, la plupart à Amsterdam, qui font leur profession d'émettre des obligations quasi-hypothécaires (*pandbrieven* ou *scheepsverlandbrieven*) (1).

Second groupe.

Examinons maintenant la législation de l'ALLEMAGNE sur notre sujet (2). Nous serons ici un peu moins bref, car c'est dans ce pays que l'hypothèque fluviale est réglée actuellement avec le plus de détails.

Une loi spéciale est consacrée à la navigation intérieure ; elle a été promulguée le 20 mai 1898 et est

1. Nous devons ce renseignement à l'obligeance de M. Visser van Yzendoorn, professeur à l'Université de Leyde. — Aucune statistique d'hypothèque fluviale n'a été publiée en Hollande.

2. Voyez M. Lyon-Caen, *Annuaire de législ. comp.*, année 1896, p. 89 et s., année 1899 p. 170 et s. — Voyez aussi le rapport sur « l'hypothèque sur les bateaux de navigation intérieure en Allemagne », présenté par M. Kisker au X^e Congrès International de Navigation tenu à Milan en 1905. (Bruxelles, Imprimerie des Travaux Publics, 1905, traduction française.)

Nous nous sommes beaucoup servi de ces études.

couramment appelée « loi de la navigation intérieure ». Cette loi de 1898 a remplacé une loi du 15 juin 1895, relative « aux rapports juridiques privés en matière de navigation intérieure » qui avait notamment introduit l'hypothèque fluviale dans tout l'Empire d'Allemagne.

Parmi les diverses dispositions que la « loi de la navigation intérieure » consacre aux bateaux fluviaux, se trouve la faculté de pouvoir servir de gage hypothécaire. Sur ce point, elle renvoie aux articles 1259 à 1270 du nouveau Code civil allemand qui s'occupent de l'hypothèque sur les navires, et à la loi sur la vente forcée du 24 mars 1897 (art. 162 à 171).

Le système repose sur l'enregistrement des bateaux de navigation intérieure dans des registres (art. 120 à 130, loi navig. intér.). Cette inscription est obligatoire pour tous les bâtiments pouvant transporter au moins 15.000 kilogrammes s'ils sont munis d'une force motrice, et au moins 20.000 kilogrammes s'ils n'en sont pas pourvus. Les « registres de commerce » sur lesquels elle s'opère, sont tenus auprès des tribunaux allemands et spécialement aux sièges des baillis. Le bâtiment étant ainsi enregistré sous un numéro spécial, l'autorité délivre un titre appelé « lettre de bâtiment » (*schiffsbrief*), qui reproduit tout le contenu de l'inscription. Les modifications qui se produisent dans les faits énoncés au registre, par exemple la vente du bateau ou sa destruction, doivent être déclarées à l'autorité compétente et inscrites par elle. Le vendeur doit, en faisant sa déclaration de vente, remettre sa « lettre de bâtiment » à l'autorité pour qu'elle y mentionne les changements.

Mais le bureau d'enregistrement n'est pas immuable ; quand un propriétaire de bateau change le lieu d'attache et le transporte hors du ressort du bureau, l'ancien bureau inscrit ce changement, puis adresse la « lettre de bâtiment » avec une copie certifiée du contenu du registre, au préposé dans le ressort duquel est le nouveau port d'attache : celui-ci opère l'inscription.

Cette formalité d'enregistrement n'a pas la force de la transcription de la loi française de 1855. La loi allemande, en effet, ne dit pas que la personne, dont le nom figure au registre, est forcément le propriétaire du bateau. Elle s'est contentée d'assurer la concordance entre les renseignements mentionnés au registre relatifs au navire et à ses conditions de propriété d'une part et les conditions réelles d'autre part, et elle a conféré aux tribunaux le droit d'obliger le propriétaire, sous peine d'application de pénalités, de déclarer ce qui peut avoir modifié la première inscription ou altéré les faits et droits y relatifs, notamment le naufrage du navire ou l'impossibilité de le réparer.

Peuvent seuls être hypothéqués les bâtiments enregistrés. La formalité qui donne naissance à l'hypothèque, à l'égard des tiers, est l'enregistrement du droit d'hypothèque sur le « registre ». La demande d'enregistrement est recevable en vertu de n'importe quelle créance, par exemple une reconnaissance de dette ou une traite.

On peut consulter le registre et en obtenir des copies.

Nous avons vu que le registre ne fait pas pleine

foi de la propriété du bateau : pour l'hypothèque, il en est tout autrement. Tant qu'il figure au « registre », le droit d'hypothèque existe. Une hypothèque rayée à tort du « registre » n'est pas opposable à un acquéreur de bonne foi. Du reste, le créancier peut faire modifier le registre s'il peut prouver que son contenu n'est pas en accord avec ses véritables droits.

En Prusse tout au moins, l'hypothèque des navires peut être, paraît-il, conventionnelle, légale ou judiciaire : il n'y a à cela aucun inconvénient, car d'après la loi du 24 juin 1861, toutes les hypothèques doivent être inscrites.

L'rang des hypothèques enregistrées est déterminé par l'ordre des inscriptions. Cependant, le paragraphe 7 de la « loi de navigation intérieure » accorde à certaines créances la priorité sur des créances hypothécaires même enregistrées. Un privilège absolu appartient aux impôts pesant sur le navire et aux droits de navigation ; de même les créances dues à l'équipage suivant engagement, les taxes de pilotage, le coût du sauvetage et des secours, le montant des grosses avaries, les conséquences d'une convention que le propriétaire a dû conclure en cas de danger, tout cela possède priorité soit en vertu du principe de la *qualité de la personne*, soit en vertu du principe de l'*utile intervention* (nous dirions en France la conservation de la chose).

On a encore admis comme « créanciers de navires » les réclamants pour cause de non fourniture ou d'endommagement de la cargaison, les personnes qui ont prêté de l'argent à un membre de l'équipage et ont appelé le propriétaire du navire en garantie ainsi

qu'elles en ont la faculté ; les créanciers par suite d'assurance contre les accidents, de caisse d'invalidité ou d'assurance contre les maladies. Mais cette seconde catégorie de créanciers n'est admise que quand leurs droits existent depuis un temps suffisant.

La créance hypothécaire est spéciale, c'est-à-dire que la garantie est limitée au montant enregistré de cette créance et aux intérêts au taux également enregistré, y compris les intérêts moratoires et les frais.

Le gage hypothécaire se compose du navire et de ses accessoires ; mais, chose digne de remarque, les affrètements, les *primes d'assurance*, les créances d'indemnisation en cas de grosses avaries ou de dommages causés illégalement *ne servent pas* de garantie.

Naturellement, les bateaux de petit tonnage ne peuvent être hypothéqués, puisqu'ils ne peuvent être inscrits aux « registres », mais faculté est laissée aux États Particuliers d'abaisser le chiffre du minimum de tonnage. En outre, les bâtiments en construction ne sont pas non plus susceptibles d'hypothèque ; cependant, il est également permis aux États Particuliers d'établir des registres spéciaux dans ce but : seul, l'État de Brème en a profité.

Quant à l'hypothèque sur partie de navire, la « loi de navigation intérieure » ne l'a pas réglée. Mais il semblerait que, dans certains États Particuliers, on affecte des parties de navire à l'obtention d'un crédit au moyen de la transmission symbolique en usage dans ces pays avant l'introduction de l'hypothèque, et que cette pratique est soumise à la formalité de l'enregistrement, afin d'éviter les surprises résultant de droits occultes.

La réalisation du gage par la saisie a lieu à peu près suivant la même procédure que pour la saisie immobilière. Toutefois, l'hypothèque sur les navires *n'est pas exécutoire par elle-même*, et le créancier doit d'abord se procurer, par les voies légales, un titre exécutoire au moyenduel il provoque ensuite la vente à l'encan.

Le créancier qui saisit ne doit pas faire la preuve que le débiteur dénommé dans le titre exécutoire a la propriété du bateau, puisque le registre ne fait pas preuve en cette matière; il doit seulement établir, d'une façon plausible, que le débiteur a la possession du bâtiment comme si celui-ci lui appartenait, même seulement indirectement.

Les accessoires du bateau sont également vendus sur saisie, sauf s'ils appartiennent à un tiers qui en fait la réclamation au tribunal (Amtsgericht) qui connaît de la saisie, avant l'expiration de celle-ci.

Le navire de mer prêt à prendre le large n'est pas saisissable (art. 482, C. comm. allemand), mais il n'en est cependant pas de même pour le bateau de navigation intérieure (1).

En BELGIQUE, où l'hypothèque maritime existe depuis une loi du 21 août 1879, l'on s'occupe en ce moment de voter un projet « sur la navigation maritime et la navigation intérieure ». Déjà depuis le 29 avril 1892, le gouvernement avait déposé un projet de révision de la loi de 1879, dans lequel, notam-

1. Bien que l'hypothèque fluviale fonctionne en Allemagne depuis quelque temps déjà, comme on vient de le voir, il n'existe cependant pas de statistique permettant de se rendre compte des résultats obtenus.

ment, les bateaux de navigation intérieure bénéficiaient de l'hypothèque. Différents projets furent présentés depuis cette époque.

Le projet actuel est prêt d'aboutir. Adopté en second vote par la Chambre des Représentants à la séance du 12 décembre 1907, il a maintenant besoin de la sanction du Sénat. Nous ne l'étudierons pas, puisqu'il n'est pas encore définitif. Disons seulement que, parmi les dispositions qu'il prévoit en faveur de la navigation intérieure, figure l'hypothèque fluviale, extension des textes consacrés par ce projet à l'hypothèque maritime, et basée sur l'immatriculation des péniches à un bureau des hypothèques.

Remarquons que, pas plus que la loi actuelle allemande, le projet belge n'utilise directement comme bureaux d'hypothèque fluviale, les bureaux d'immatriculation créés dans ces pays à la suite de la Convention de Bruxelles de 1898.

CHAPITRE III

Examen du projet de M. Plichon relatif à l'hypothèque fluviale.

Ce projet de loi rend applicable aux bateaux de navigation intérieure le régime hypothécaire du Code civil, dans ses grandes lignes tout au moins. Nous y retrouvons le droit de préférence et le droit de suite (art. 22)(1) conférés au créancier sur un gage dont le débiteur ou ses ayants cause ne sont pas dessaisis.

Mais cette transposition ne s'est pas effectuée d'un bloc, et l'auteur du projet a fait une sélection, ne prenant dans l'ensemble de cette matière que les parties compatibles avec la nature spéciale des bateaux et le résultat auquel il voulait parvenir.

C'est pourquoi, des trois modes qu'affecte l'hypothèque en droit civil, il n'en a retenu qu'un seul, l'hypothèque conventionnelle (art. 9) de publicité facile (art. 11). Il n'a fait, en cela, qu'imiter le rapporteur de la loi de 1885 sur l'hypothèque maritime, M. Barne, qui disait dans son remarquable rapport au Sénat, que « le but essentiel de la loi étant de

1. Dans ce chapitre, tout numéro d'article non suivi d'une indication de Code est un article du projet de loi de M. Plichon.

« faciliter les emprunts et d'attirer les capitaux, ce
« résultat, loin d'être atteint, serait compromis, soit
« par l'existence d'hypothèques légales qui ne se
« révèlent par aucune inscription, soit par le droit
« donné aux créanciers, porteurs de jugements, de
« faire inscrire une hypothèque sur un navire au mo-
« ment où les propriétaires pourraient avoir le plus
« grand besoin de recourir à un emprunt ».

Mais, quoique devenu susceptible d'être hypothé-
qué du consentement exprès des parties, le bateau
ne cesse cependant pas complètement d'être un meu-
ble (art. 7), puisque aucun texte, dans le projet, ne
le rend expressément immeuble, et l'on ne peut
qu'approuver cette mesure. En faire un *immeuble*
par déclaration de la loi aurait été une sorte de défi
jeté au bon sens, devant lequel le législateur a du
reste reculé pour les navires eux-mêmes (art. 190,
C. commerce), dont l'importance cependant est de
beaucoup plus considérable. Remarquons, en pas-
sant, à ce sujet, que le projet de loi ne s'applique
qu'aux bateaux de navigation intérieure comportant
un tonnage minimum suffisant pour justifier un inté-
rêt sérieux (art. 6). Mais l'immobilisation eut pré-
senté, en outre, d'autres inconvénients : les marins
auraient été frappés, chaque année, d'impôts fonciers
fort onéreux ; les droits de transmission de propriété
entre vifs et de mutation par décès seraient devenus
plus forts. Quant aux avantages contrebalançant
l'augmentation de ces charges, ils auraient été bien
faibles, sinon nuls, puisque le projet de loi parvient
au résultat cherché en évitant ces inconvénients, et
cela au moyen de formalités peu nombreuses.

Meuble, le bateau continue à être soumis à l'application des privilèges des articles 2101 et 2102 du Code civil ; l'auteur du projet y a joint, par un article spécial (art. 8), les privilèges du vendeur d'immeuble et du prêteur de deniers des deux premiers alinéas de l'article 2103 du Code civil. Cet article 8 est l'un des plus importants du projet et la réforme qu'il établit sera l'une de ses dispositions les plus fécondes. Le vendeur d'une péniche possède ainsi un privilège certain, solide et soumis à la publicité, que ne rappelle en rien le privilège occulte du vendeur de navire institué par l'article 191 du Code de commerce, dont l'obscurité donne lieu à de grandes difficultés.

L'adjonction des privilèges de l'article 8 s'impose : il est nécessaire d'augmenter ainsi les garanties, les sûretés jusqu'ici si précaires des vendeurs de bateaux et de s'assurer, pour l'avenir, le concours des bailleurs de fonds. L'article 8 ne mentionne pas le constructeur comme jouissant de la même faveur, puisqu'il ne parle pas du privilège de l'architecte (1) ; mais le constructeur de bateaux fournit, pour ainsi dire toujours, les matériaux nécessaires : il est donc privilégié comme faisant une *vente à livrer*, tout aussi bien que le vendeur d'un vieux bateau.

La publicité de l'hypothèque n'est pas infirmée, grâce à l'application, à ces privilèges, des articles 2106 et 2108 du Code civil. Enfin, l'article 8 s'en réfère à l'article 2166 pour accorder le droit de suite à ces privilèges (cf. art. 22).

1. Ceci n'est qu'un rapprochement et non une analogie entre le constructeur d'un bateau et l'architecte d'un immeuble.

La même pensée d'extension a conduit l'auteur du projet à supprimer les entraves que met, à l'exercice du privilège mobilier de l'article 2102 du Code civil (art. 7), la teneur de l'article 550 du Code de commerce relatif à la faillite.

Du reste, le but du législateur, en rédigeant l'article 550 du Code de commerce était qu'en cas de faillite :
« au moment où tous les créanciers doivent venir
« partager au marc le franc le reliquat de l'actif, la
« mobilité même des objets mobiliers, ceux de faible importance, la difficulté pour un fournisseur
« quelconque de se rendre compte de leur présence
« ne puissent être, sinon une cause de fraudes de la
« part de ceux qui jouiraient envers eux du privilège du vendeur, tout au moins ne rendent illusoi-
« res, pour les autres créanciers, l'exercice de leurs
« droits et les réclamations qu'ils présenteraient armés de leurs créances (1). »

Or il n'en est pas de même en l'espèce qui nous occupe, car le bateau est un meuble d'une valeur suffisamment importante pour justifier une dérogation à la règle et son volume, comme l'ensemble des mesures prévues au projet, rendent bien difficile sa disparition clandestine.

Ayant admis pour un meuble le principe de l'hypothèque et de privilèges munis de droit de suite, tels qu'ils existent dans le Code civil, l'auteur du projet de loi est tout naturellement conduit, dans l'article 6, à adopter également une institution qui s'y rattache de près, la transcription réglée par la

1. M. Plichon, *Rapport au nom de la Commission.*

loi du 23 mars 1855. Il déclare donc nécessaire l'usage de cette formalité pour rendre valables les transmissions de propriété.

Le moyen employé pour l'application de ce principe à la matière de la batellerie est le suivant :

Un état civil, une sorte de cadastre des péniches est institué (art. 1) au moyen de l'immatriculation de chaque bateau sous un numéro d'ordre inscrit dans un registre spécial ; le jaugeage du bateau, et les nom, prénoms, domicile et profession du propriétaire y sont joints (art. 3). Si le bateau a besoin d'être rejaugé, le nouveau procès-verbal de jaugeage est transcrit sur le registre, mais le numéro d'immatriculation n'est pas changé (art. 43).

Deux autres registres sont affectés, l'un à la transcription des actes translatifs de propriété (art. 4), l'autre aux inscriptions des hypothèques et des privilèges (art. 41).

L'ensemble de ces registres constitue une « Conservation des Hypothèques fluviales » dépendant du ministère des Travaux publics.

Le projet primitif ne prévoyait la création que d'un seul de ces bureaux, mais pour éviter les inconvénients d'une trop grande centralisation, le projet de la Commission en institua quatre, à Paris, Lyon, Nantes et Bordeaux : la lettre initiale de chacune de ces villes, placée à côté du chiffre d'immatriculation, empêche la confusion des bureaux (art. 1). Les bateaux acquièrent ainsi une sorte de domicile légal.

Tous les bateaux d'au moins 50 tonneaux (1), et

1. Il vaudrait beaucoup mieux employer l'expression de tonne qui correspond à un mètre cube, tandis que le mot tonneau prête à équivoque

circulant en eau douce, doivent être immatriculés (art. 2 et 5), c'est-à-dire porter un numéro d'ordre gravé sur des pièces importantes de leur membrure. L'article 42 complète cette mesure en interdisant, sous les peines de l'abus de confiance, la vente à un étranger, soit en France soit à l'étranger, d'un bateau grevé d'une hypothèque ou d'un privilège de vendeur. Enfin, si un bateau immatriculé vient à être détruit, mention doit en être faite sur le registre, en marge de son immatriculation. Le but de cette mesure est d'empêcher les fraudes. Du reste, d'une manière générale, toute application d'un procès-verbal de jaugeage (donc d'un numéro d'immatriculation) d'un bateau à un autre est punie d'une forte amende (art. 44).

Seuls, les bateaux immatriculés bénéficient du présent projet de loi (art. 2, 5, 6, 7, 8 et 9). L'abaissement du tonnage minimum a été fait à la demande des Chambres de commerce de Marseille, Nevers, Rochefort et Mâcon en faveur, notamment, des remorqueurs du Rhône et des bateaux à quille voguant à la voile dans la Gironde.

En face du numéro d'ordre, sur le registre d'immatriculation, le « Conservateur des Hypothèques fluviales » inscrit des renvois aux renseignements contenus dans les deux autres registres.

La tenue de celui qui est relatif aux transcriptions se fait comme en matière immobilière (art. 6), la loi de 1855 s'y appliquant.

Nous arrivons maintenant aux formalités relatives

avec le tonneau de mer, dont la capacité est de 2 mc. 83 et le tonneau d'arrimage qui vaut 1 mc. 50.

à l'hypothèque proprement dite. L'auteur du projet a ici, comme d'ailleurs presque partout, serré d'aussi près que possible la loi de 1885 sur l'hypothèque maritime. C'est ainsi que le titre constitutif de l'hypothèque doit être un écrit, mais peut être un simple acte sous seing privé (art. 10) (1); nous ne saurions mieux faire, pour justifier cette mesure, que rappeler ce que disait à l'Assemblée nationale le rapporteur de la loi de 1874, M. Grivart :

« Aucun principe n'est ici engagé; car on ne saurait prétendre qu'il est de l'essence de l'hypothèque que de ne pouvoir être constituée que par acte authentique, et il doit même sembler naturel que le navire pouvant être vendu par acte sous seing privé puisse être hypothéqué dans la même forme. Les principes étant saufs, c'est de l'intérêt des parties que nous devons exclusivement nous préoccuper. Or, en matière commerciale, où tout ce qui peut épargner une perte de temps est d'un grand prix, il n'est point indifférent que les constructeurs, pressés souvent par des délais inflexibles, puissent, s'ils le jugent bon, réaliser leurs conventions sans recourir au ministère d'un notaire ou d'un autre officier public. La forme authentique est d'ailleurs coûteuse; si les frais qui en résultent semblent déjà lourds en matière civile, où les prêts

1. L'acte constitutif d'hypothèque sous seing privé n'est pas une nouveauté; sans parler de l'hypothèque maritime, il y a le nantissement des fonds de commerce et les warrants agricoles, pour lesquels point n'est besoin d'un acte notarié, et aussi la loi de 1893 relative à l'hypothèque des immeubles sociaux prise par les représentants légaux d'une société commerciale.

« sont faits, en général, pour une longue durée, ils
« paraîtraient exorbitants s'appliquant à des opéra-
« tions qui seront faites le plus souvent à court terme.
« Rien ne sera, du reste, plus simple à rédiger que
« l'acte d'hypothèque maritime, et il est permis de
« croire que sa rédaction n'excédera pas la capacité
« du plus grand nombre des commerçants. »

L'article 12 permet, du reste, au Conservateur de mettre sa responsabilité à couvert en lui donnant la faculté d'exiger, quand il le jugera à propos, les preuves de l'authenticité des signatures.

Une question se pose au sujet de la forme de cet acte sous seing privé : la formalité du double original, prescrite par l'article 1325 du Code civil, lui est-elle applicable? Déjà on s'en était préoccupé lors des lois de 1874 et de 1885 dont les articles 12 et 19 du projet reproduisent le texte des articles 8 et 15, tout au moins quant aux membres de phrases ayant trait à ce point spécial.

MM. Lyon-Caen et Renault, dans leur *Traité de droit commercial* (1), déclarent nécessaire la formalité du double exemplaire, bien que l'hypothèque du navire ne constitue pas une disposition bilatérale, parce que l'un des originaux de la convention (art. 8 de la loi de 1885; art. 12 du projet Plichon) doit rester entre les mains du fonctionnaire chargé d'opérer l'inscription. Cette disposition de la loi, disent ces savants auteurs, suppose donc au moins un second original, qui est en effet nécessaire soit pour utiliser la forme à ordre (dont nous nous occuperons

1. Édition de 1896. Tome VI, n° 1631.

plus bas), soit pour le communiquer au fonctionnaire à qui on demande la radiation (art. 12 de la loi de 1885 ; art. 19 du projet).

Cette opinion est également celle de M. Mallet, dans sa thèse soutenue à Paris en 1876.

En sens contraire s'est prononcé le Tribunal de Nantes, le 5 novembre 1881 : « La formalité des doubles exemplaires, dit-il, n'est indispensable qu'autant que la loi l'a expressément indiqué ; que l'article 2 (de la loi de 1874 ; 10 du projet) ne dit pas que l'acte sera fait en double, et surtout à peine de nullité ; qu'il n'est pas permis de suppléer des nullités que la loi n'a point édictées ; que si l'article 8 (de la loi de 1874 ; 12 du projet) prévoit l'existence de plusieurs originaux, c'est qu'il vise ce qui se passera le plus souvent, mais que ses prescriptions ne sont du reste pas, elles non plus, énoncées à peine de nullité... »

Ajoutons, avec M. Crouvès (1), que l'impossibilité de transmettre l'hypothèque par voie d'endossement ou d'en faire opérer la radiation n'implique point qu'elle ne soit pas régulièrement constituée.

On pourrait croire que la dernière des raisons invoquées par le Tribunal de Nantes tranche la question. Il est certain en effet que la convention d'hypothèque, étant une convention unilatérale, n'est pas soumise à la formalité prescrite par l'article 1325 du Code civil. Toutefois, en pratique, l'hypothèque n'est ordinairement pas établie par un acte spécial, mais insérée dans l'acte de vente ou de prêt, à la suite de

1. Thèse précitée.

la convention qu'elle garantit, laquelle est soumise à l'obligation de l'original multiple. La loi sur l'hypothèque maritime aurait donc simplement prévu le cas le plus fréquent, lorsqu'elle parle *des originaux* du titre constitutif d'hypothèque; l'auteur du projet sur l'hypothèque fluviale n'aurait fait que l'imiter. On peut cependant objecter que, pour la vente, ce raisonnement est exact en droit maritime, mais non en notre matière. L'acte de vente du navire ou de la péniche peut être (1) commercial par l'accessoire; étant commerciale, la vente du navire n'est cependant pas dispensée des formalités de l'article 1325 du Code civil parce que la vente d'un navire ne peut être constatée par témoins, mais doit être faite par écrit (art. 195 C. commerce) (2). Tandis que la vente d'une péniche, quand elle est commerciale, n'étant régie que par le droit commun du Code de commerce, c'est-à-dire par l'article 109 de ce Code, est dispensée de l'article 1325 du Code civil.

Voici ce que nous avons à dire sur l'acte constitutif d'hypothèque sous seing privé.

Il est évident que si, pour plus de sûreté, les parties préfèrent un acte authentique, elles sont libres. Mais les frais seront un peu plus élevés à cause des honoraires du notaire. Quant au droit d'enregistrement perçu à cette occasion, il sera le même dans les deux cas (art. 10), 1 franc par 1000 francs des sommes ou valeurs *portées au contrat*. Ce droit minime « constitue, dit M. Plichon, une faveur pour ces

1. L'article 633 du Code de commerce semble dire autre chose, nous donnerons plus loin, en note, l'interprétation courante de cet article.

2. Cf. Lyon-Caen et Renault. *Traité*. 3^e Édition, tome V, n° 118.

« opérations ; mais, outre qu'elles doivent être encouragées, puisqu'il y a intérêt à développer l'industrie de la batellerie et par conséquent son crédit, cette modération du droit ne peut porter préjudice au Trésor, puisque c'est un droit perçu pour la première fois. »

Pour réduire les déboursés au minimum, au cas d'acte authentique, les parties ont la faculté de constituer leur hypothèque en brevet (art. 12). Cette disposition, qui existe du reste aussi en droit maritime, n'est pas une innovation. En effet, l'article 2148 du Code civil mentionne expressément l'original en brevet comme permettant de prendre une inscription d'hypothèque sur un immeuble, et depuis longtemps la Cour d'appel d'Alger avait tranché la question : « Attendu, dit un arrêt de cette Cour (1), qu'il importe peu aux tiers qu'il ne reste pas minute de l'acte au moyen duquel l'hypothèque conventionnelle a été constituée ; que si des risques peuvent résulter de ce mode de procéder, c'est uniquement le bénéficiaire de l'hypothèque ainsi constituée qui en court la chance, ce qui leur est complètement indifférent ; que les registres du Conservateur leur en diront tout autant sur l'inscription résultant d'un acte authentique en brevet que sur celle résultant d'un acte authentique dont il restera minute... »

Imité également de l'hypothèque maritime, l'article 16 pose le principe de la possibilité de donner à la convention constitutive de l'hypothèque la forme d'un titre à ordre ; et ici encore, l'auteur du projet

1. 7 mai 1870. D., 71.2.1

n'a fait qu'utiliser les ressources que le droit actuel met sur ce point à sa disposition.

Une hypothèque est une sûreté accessoire d'une créance, et l'article 1692 du Code civil nous apprend que la vente ou la cession d'une créance comprend les accessoires de cette créance, tels que caution, privilège et hypothèque. L'hypothèque suit donc la créance en quelques mains qu'elle soit transportée. Or, loin de se contenter des moyens de cession des créances offerts par les articles 1689 et suivants du Code civil (1), la pratique, depuis longtemps déjà, s'est approprié une institution consacrée dans le Code de commerce par l'article 136 relatif à la lettre de change.

On admet, d'une part (2), qu'il est permis, pour acquitter une dette civile, de mettre en circulation un titre négociable, soit une lettre de change, soit un billet à ordre. L'article 632 du Code de commerce, qui décide que les procès relatifs aux *lettres de change* sont toujours de la compétence des tribunaux de commerce, n'aurait, en effet, pas de sens si l'on ne pouvait émettre une lettre de change pour une raison autre qu'une opération commerciale ; de plus, l'article 633 du même Code spécifie que le tribunal de commerce doit renvoyer au tribunal civil, s'il en est requis par le défendeur, les affaires concernant notamment les *billets à ordre* signés par des individus non négociants, ou qui n'auraient pas « pour « occasion des opérations de commerce ».

1. Par la signification au débiteur.

2. M. de Massary. *La cession de l'hypothèque en droit français*, thèse, Paris, 1892. Sur les mêmes sujets, voir M. Challamel, *La créance notariée sous forme de billet à ordre endossable*, thèse, Paris, 1878.

D'autre part, on admet également qu'il est possible d'insérer la clause à ordre dans un titre constatant une créance civile qui n'est ni une lettre de change ni un billet à ordre, et qui devient cependant négociable d'après le procédé du code de commerce. Tel est l'avis de la grande majorité des auteurs et même de la Cour de cassation.

« Attendu, dit celle-ci (1), qu'une obligation, même
« civile, peut être souscrite à l'ordre du créancier ;
« que l'effet légal de la clause à ordre est de rendre
« le titre qui en est revêtu transmissible par voie
« d'endossement et que la cession ainsi opérée est
« opposable aux tiers, sans qu'il soit besoin de re-
« courir aux formalités prescrites par l'article 1690
« du Code civil.... »

La Cour de Cassation avait du reste exposé précédemment les raisons qui la déterminaient à adopter cette jurisprudence (2) : « Attendu que cette stipu-
« lation est licite, aucune disposition de loi n'inter-
« disant de contracter en la forme authentique une
« obligation pour cause civile ou commerciale paya-
« ble à l'ordre du créancier ; Attendu que l'effet légal
« de la stipulation payable à ordre est de rendre
« l'obligation transmissible par l'endossement qui
« manifeste l'ordre du créancier ; et que cette trans-
« mission s'accomplit à l'égard du débiteur cédé
« aussi bien qu'entre le cédant et le cessionnaire ;
« Attendu qu'il n'y a aucune différence à faire à cet
« égard entre le débiteur d'une obligation et le dé-
« biteur d'un engagement commercial ; Attendu, en

1. Arrêt du 15 mars 1892. D, 93.1.309.

2. Arrêt du 8 mai 1878. D, 78.1.241.

« effet, que les dispositions des articles 1690, 1691
« du Code civil ne sont pas d'ordre public ; que les
« contractants peuvent y déroger et qu'ils y dérogent
« virtuellement lorsque, s'obligeant à payer à l'ordre
« du créancier, le débiteur accepte par cela même à
« l'avance, pour seul propriétaire de la créance, celui
« qui sera porteur de cet ordre, et s'engage à payer
« à celui-ci, et à payer à lui seul, la somme promise,
« sans exiger aucune autre formalité que la repré-
« sentation du titre et de l'ordre du créancier... »

Ce n'est pas seulement lorsque le titre est un acte notarié que la Cour de cassation admet la validité du procédé ; par un arrêt du 7 mai 1879 (D, 79.1.307), elle a étendu le bénéfice de cette jurisprudence aux actes sous seings privés.

Il est à remarquer que l'article 16, en ne parlant que d'endossement d'un titre hypothécaire à ordre, ne fait pas bénéficier la matière de l'hypothèque fluviale de tous les résultats auxquels est parvenue la pratique. On fait en effet actuellement, dans les études de notaires, des hypothèques immobilières *au porteur* ; à cet effet, on rédige une constitution d'hypothèque en minute, dans laquelle le débiteur reconnaît devoir la somme portée au contrat, au profit du porteur de la *grosse* de cet acte ; le premier porteur se fait connaître, à cause du bordereau d'inscription qui doit mentionner le nom du créancier.

Au surplus, l'hypothèque fluviale doit être bien souvent un acte commercial : rien de bien étonnant, alors, que les formes commerciales de l'endossement lui soient applicables par analogie, même quand elle n'est que civile.

Telles sont les différentes prescriptions du projet de loi relatives aux conditions *de forme* auxquelles doit satisfaire l'acte constitutif d'une hypothèque fluviale.

Voyons maintenant les conditions *de fond* de cet acte, les énonciations qu'il doit contenir.

On pourrait désirer, permettons-nous cette remarque, trouver le projet de loi plus explicite à ce point de vue. Aucun article ne s'occupe de ces énonciations d'une manière spéciale. Ce n'est qu'indirectement que l'article 12 nous renseigne à ce sujet ; relatif aux pièces à produire pour faire opérer une inscription, il mentionne, parmi les renseignements que doivent contenir les bordereaux « le montant de la créance « exprimé dans le titre » et « le nom et le numéro « matricule, l'espèce et le tonnage du bateau hypothéqué ». Dans le Code civil, au contraire, les articles 2129 et 2132, qui ont trait spécialement à l'acte constitutif d'hypothèque, y rendent obligatoire, à *peine de nullité*, la mention du montant de la somme garantie, de manière qu'elle soit certaine et déterminée, et des renseignements permettant de reconnaître les biens donnés en gage.

Le projet ne contient pas non plus de disposition analogue à celle de l'article 2124 du Code civil, qui déclare que « les hypothèques conventionnelles ne peuvent être consenties que par ceux qui ont la capacité d'aliéner » les biens qu'ils y soumettent. La loi de 1885 sur l'hypothèque maritime s'en est cependant occupée ; le premier alinéa de son article 3 est ainsi conçu : « L'hypothèque sur le navire ne peut « être consentie que par le propriétaire ou par

« son mandataire justifiant d'un mandat spécial. »

Mais aucun doute n'est cependant possible : seul le propriétaire d'une péniche peut l'hypothéquer. Il y a lieu, de même, d'admettre une prescription analogue à celle que renferme l'article 2126 du Code civil, au cas où le bateau appartient à un mineur, un absent ou un interdit.

Il ne faut pas cependant reprocher au projet de ne point reproduire l'article 2131 du Code civil qui permet au créancier, au cas où le bien hypothéqué diminue notablement de valeur par suite d'accident, d'exiger un remboursement immédiat ou, à son choix, d'obtenir un supplément d'hypothèque. Car d'abord cet article n'est guère que l'application, en matière hypothécaire, des principes généraux des contrats ; et, du reste, une clause en ce sens devenant rapidement de style dans les prêts hypothécaires fluviaux, y suppléerait facilement.

Mais bien plus, l'auteur du projet, loin de négliger cette question, en a au contraire fait l'objet de son article 41 : les dispositions particulières de cet article, sagement conçues et adaptées à la matière spéciale de la batellerie, empêchent, au premier abord, de s'en apercevoir.

L'article 41 commence par déclarer qu'en cas de sinistre, de quelque nature qu'il soit, arrivé à un bateau, si ce bateau est assuré comme cela a pour ainsi dire toujours lieu, les droits des créanciers, tant hypothécaires que privilégiés, sont reportés sur l'indemnité allouée par la Compagnie, et réglés conformément à l'article 2 de la loi du 19 février 1889. Mais cette délégation n'a lieu qu'au cas où le sinistre

a entraîné la perte totale ou l'innavigabilité du bateau.

Le but de cette restriction est d'éviter que les bateliers ne soient mis, du fait de certains créanciers, dans l'impossibilité de réparer les avaries survenues à leur gagne-pain.

Ainsi donc, en cas de perte totale, le créancier hypothécaire ou privilégié touche l'indemnité d'assurance ; en cas d'avarie moins considérable, l'intérêt du marinier, conforme ici à celui du créancier, est de réparer le dommage avec l'argent que lui alloue la Compagnie, et le bateau recouvre à peu près sa valeur primitive : dans aucun cas, il n'y a lieu à supplément d'hypothèque ou à remboursement immédiat.

On peut espérer que cette mesure n'aura que de bons effets et ne fera pas encourir à l'hypothèque fluviale les reproches que l'article 47 de la loi de 1874, qui contenait une disposition assez analogue, avait suscités avec une telle véhémence que, dans la loi de 1885, on n'eut garde de le reproduire. Au cas actuel, les Compagnies d'assurances ne peuvent se plaindre d'un risque quelconque, puisque, aux termes de l'article 2 de la loi de 1889, les paiements faits par elles de bonne foi sont valables, une opposition formelle devant leur être faite par les créanciers hypothécaires ou privilégiés. Sous le régime de la loi de 1874, au contraire, l'inscription valait opposition à paiement à l'égard des Compagnies, ce qui les obligeait à vérifier soigneusement l'existence des inscriptions et leur rang : ce fut une des raisons de l'échec de la première loi sur l'hypothèque maritime.

Il y a cependant une diminution du âge à laquelle

l'article 41 ne remédie pas : c'est celle qui résulte de l'usure normale du bateau, dont nous avons parlé au début de cette étude ; mais la durée d'un bateau, une trentaine d'années, est un fait dont l'existence est bien connue ; le créancier a dû certainement envisager l'âge du bateau lors de la passation du contrat.

La question peut se poser, de savoir si les seuls bénéficiaires de l'article 41 doivent être les créanciers hypothécaires ou privilégiés de l'article 8, ou s'il faut admettre au même bénéfice les créanciers privilégiés des articles 2101 et 2102 du Code civil dont parle l'article 7.

Il semble difficile de nier que l'article 2 de la loi de 1889 s'applique à ces créanciers privilégiés de l'article 7, car les termes de cet article sont généraux : MM. Lyon-Caen et Renault (1) l'admettent pour les créanciers privilégiés sur les navires de l'article 191 du Code de commerce ; ces auteurs citent même un arrêt de la Cour de Paris du 24 juillet 1896 adoptant cette solution pour le privilège des salaires des gens de mer.

Mais ce qui est plus délicat, c'est de décider si la restriction que fait l'article 41 de cette délégation au cas de perte totale ou d'innavigabilité, doit ou non s'appliquer à ces petits créanciers. Si cette restriction ne leur était pas applicable, le batelier serait gêné pour réparer les avaries de son bateau. L'article 41 ne faisant pas de distinction, nous pensons que la restriction qu'il édicte doit s'appliquer ici : les

1. *Traité de droit commercial*, 3^e Édition, tome VI, n° 1712 bis.

petits créanciers de l'article 7 ne peuvent en réalité trop se plaindre, puisque l'indemnité d'assurance est employée à la conservation de leur gage, ou d'un de leurs gages.

C'est à celui des quatre bureaux où le bateau a été immatriculé que doit être inscrite l'hypothèque (art. 11). Comme, d'après l'article 3, le nom du propriétaire figure dans l'immatriculation et que, sur le registre, se trouvent des renvois relatifs aux transcriptions (art. 4), une simple comparaison avec le nom du débiteur porté au bordereau d'inscription permet au Conservateur de connaître si la personne qui veut hypothéquer conventionnellement un bateau en a bien le droit.

Quant au vendeur, son privilège est inscrit d'office par le Conservateur, lors de la transcription de l'acte de vente (art. 8) : cette transcription suffit, à elle seule, à conserver ses droits.

L'article 8 mentionne une troisième personne comme pouvant avoir une inscription sur le bateau : le prêteur des deniers employés à l'acquisition de cette embarcation. Mais on sait qu'il y a là bien plutôt un cas de subrogation légale qu'un privilège (art. 2103-2° C. civ.). Les droits de ce prêteur ne sont donc autres que ceux du vendeur et nous n'avons pas alors à nous occuper de lui d'une manière spéciale.

La personne qui désire faire opérer une inscription d'hypothèque, présente au bureau du Conservateur des Hypothèques fluviales le titre qui la constitue (art. 12). Ce sera soit la créance elle-même si la convention relative aux sûretés y est insérée, soit

une constitution d'hypothèque à l'état d'acte séparé.

Il y est joint deux bordereaux. — Cette formalité doit également être remplie par le vendeur qui, dix ans après la transcription, veut faire renouveler son inscription d'office. — L'un d'eux peut être porté sur le titre lui-même. Cette facilité est imitée de celle figurant à l'article 2148 du Code civil où elle a été insérée en vue de permettre de faire une petite économie de papier timbré ; elle n'a plus actuellement de raison d'être en matière immobilière, depuis l'année 1899 : on peut maintenant faire les bordereaux sur papier libre. Le projet, antérieur à cette réforme, n'a pas prévu la question et ne dit pas si les bordereaux doivent être ou non sur papier timbré ; mais il n'y a pas d'hésitation possible, il faut appliquer ici le bénéfice de la nouvelle loi.

Le seul intérêt que présente alors, en notre matière, la confection du bordereau en suite de l'un des originaux, est qu'en cas d'endossement, le cessionnaire aura un peu plus de facilité pour le renouvellement décennal de l'inscription.

Ces bordereaux doivent être signés par le créancier, formalité copiée dans la loi sur l'hypothèque maritime et peu défendable. On a prétendu l'expliquer en disant qu'elle est une garantie déchargeant d'autant la responsabilité du Conservateur ; à cela l'on peut répondre que l'éventualité d'un acte sous seing-privé comme titre permettant de faire inscrire une hypothèque existe aussi en droit civil (1), et que

1. « Un créancier peut parfaitement requérir une inscription en vertu d'un acte sous seings-privés : il en est ainsi pour les privilèges du vendeur et du copartageant, la vente et le partage pouvant

l'article 2148 du Code civil n'a cependant pas exigé la signature des bordereaux.

Quant aux renseignements qu'ils doivent contenir, il y a d'abord ceux qui permettent de reconnaître le débiteur, le créancier et le bateau. La date et la nature du titre (sous-seing privé ou acte notarié, hypothèque conventionnelle en la forme ordinaire ou sous la forme à l'ordre) y sont énoncées également, ainsi que le chiffre de la créance figurant audit titre et les conventions relatives aux intérêts et au remboursement (art. 12).

Cette dernière mention est d'autant plus utile que l'hypothèque fluviale devant être le plus souvent un acte commercial (1), le taux de l'intérêt n'y sera pas soumis à un maximum légal. Une élection de domicile faite par le créancier clôt le bordereau ; remarquons que ce domicile peut être élu en une ville quelconque de France, tandis que la loi de 1885 veut qu'elle soit faite dans la ville où réside le fonctionnaire chargé de l'inscription de l'hypothèque des navires. Du reste, le domicile élu peut être changé (art. 20).

Le Conservateur fait mention sur son registre du contenu des bordereaux, en conserve un et rend l'au-

« se faire sous seings privés. » Planiol. *Droit civil*, édition 1902, tome II, n° 2949.

1. L'article 633 du Code de commerce, qui énumère parmi les actes de commerce la vente et l'achat des bâtiments de mer et d'intérieur, n'est pas interprété dans la pratique d'une manière aussi absolue que son texte semble l'indiquer. D'après la jurisprudence, en effet, la vente d'un bateau, et par suite aussi son hypothèque, n'est pas commerciale par nature, mais seulement par l'accessoire. Cf. MM. Lyon-Caen et Renault, *Traité*, 3^e édition, tome V, n° 105.

tre après y avoir certifié, au bas de la page, qu'il a opéré l'inscription.

Si l'acte constitutif d'hypothèque a été passé chez un notaire, en minute, le Conservateur rend l'expédition qui lui a été présentée. Mais lorsqu'il a été passé en brevet, ou quand c'est un sous-seing privé, il garde celui des originaux qui lui été présenté (art. 12 et 13). Si nous rapprochons cette formalité de celle prévue par l'article 19 qui décide qu'en cas de radiation, l'acte constitutif d'hypothèque, sous-seing privé ou en brevet, doit être *communiqué* au Conservateur pour qu'il y mentionne la mainlevée, nous constatons que le projet suppose l'acte rédigé en deux originaux. Il n'en fait pas une formalité essentielle, car une hypothèque peut exister alors qu'elle ne peut être transmise par endos ou même être radiée : la péremption décennale de l'inscription remédie au second inconvénient. Quand l'acte est en brevet, il est pour ainsi dire toujours dressé en un original unique ; cependant, le brevet notarié en double original n'a rien d'illégal, mais il est rarement employé (1).

Un créancier ne peut plus utilement faire opérer l'inscription de son hypothèque après que transcription a été faite d'une vente du bateau consentie par son débiteur (art. 22) ; néanmoins le vendeur jouit encore d'un délai de quarante-cinq jours après la transcription de la vente au sous-acquéreur, pour conserver son droit de suite par la transcription de son

1. Voir à ce sujet Rolland de Villargues. *Répertoire de la jurisprudence du notariat*, tome II, p. 299, au mot Acte en brevet. De même Garnier. *Répertoire de l'enregistrement*.

contrat de vente (art. 8 visant l'art. 6 de la loi de 1855).

Mais le projet est muet sur les autres événements qui arrêteraient le cours des inscriptions. Aucune allusion à la période suspecte précédant la faillite (art. 2146 C. civ. et 446 C. com.), ni à la mort du débiteur dont la succession est acceptée sous bénéfice d'inventaire (art 2146 C. civ., § 2), ni à la loi du 4 mars 1889 sur la liquidation judiciaire. Il semble cependant que ces diverses prescriptions s'appliquent, puisque l'auteur du projet n'y déroge pas par une mention expresse.

Aucun texte spécial ne parle de l'étendue du gage conservé par une inscription. Nous pensons que l'hypothèque et le privilège frappent non seulement le bateau proprement dit, mais aussi les accessoires : par exemple, les agrès, les lanternes, le treuil, la petite barque appelée bachot que la péniche traîne à sa suite, la machine si le bateau est à vapeur, etc. L'article 32 qui parle « des agrès, ustensiles, munitions et provisions » ne s'applique pas ici, car il est relatif à la matière de la saisie, ce qui explique la généralité de ses termes. Une saisie peut avoir lieu, en effet, à la requête d'un créancier autre qu'un créancier hypothécaire ou privilégié, qui cherche à se payer sur *tous* les biens de son débiteur.

Un article supplémentaire aurait avantageusement précisé la question de l'étendue du gage, car la solution que nous proposons ne peut être admise que par analogie, puisque la péniche, dans le projet, ne cesse pas d'être un meuble. Au surplus, cet article ne serait que la reproduction de l'article 4 de la loi de 1885.

Quels sont les effets de l'inscription d'une hypothèque fluviale ou d'un privilège de vendeur ?

Tout d'abord, l'ordre des inscriptions détermine le rang des hypothèques entre elles, lorsqu'elles frappent un même bateau (art. 14). En conséquence, les créanciers hypothécaires seront payés d'après cet ordre (art. 22). Les différences de date entrent seules en ligne de compte, et les hypothèques inscrites le même jour viennent en concurrence (art. 14).

Le privilège du vendeur prend rang, parmi les hypothèques, à la date de sa transcription (art. 8), mais le projet n'indique point sa place, quant au droit de préférence, par rapport aux privilèges mobiliers des articles 2101 et 2102 du Code civil stipulés à l'article 7. En droit maritime, au contraire, le dernier alinéa de l'article 191 du Code de commerce stipule que les créanciers hypothécaires viennent après les privilégiés qu'il énumère. Peut-être pourrait-on ici, par analogie, appliquer le système des articles 2101 à 2103 du Code civil.

Le second effet d'une inscription est de garantir *ipso facto*, au même rang que le capital, deux années d'intérêts en sus de l'année courante (art. 17). L'auteur du projet, en se référant, pour la rédaction de cet article, à la loi sur l'hypothèque maritime, n'a pas pris garde que, si en 1885 il était conforme aux dispositions de l'article 2151 du Code civil, une loi du 17 juin 1893 avait modifié celui-ci. Pour les hypothèques immobilières, le montant des intérêts garantis par l'inscription est fixé, d'une manière invariable, à trois années. Cette loi de 1893 a en même temps mis fin à une controverse relative aux ins-

criptions de privilèges, leur étendant, à ce sujet, la même règle qu'aux inscriptions d'hypothèques. Cependant, les termes de l'article 17 semblent assez généraux pour comprendre toutes les inscriptions.

Les tiers sont mis à même de connaître la situation hypothécaire d'un bateau qu'ils veulent acheter ou sur lequel ils consentent un prêt, en demandant au Conservateur, qui ne peut s'y refuser, de leur délivrer un état des inscriptions existant sur lui ou un certificat qu'il n'en existe aucune (art 21). On pourrait désirer que cet article mentionnât également les états de privilège de vendeur, à l'imitation de l'article 5 de la loi de 1855 ; il est vrai que les inscriptions d'office que le Conservateur doit faire rendent suffisante l'indication, dans les états ou certificats, des inscriptions seules. A la différence de la loi sur l'hypothèque maritime et du Code civil (art. 2196. C. civ.), l'article 21 vise expressément la responsabilité du Conservateur lors de la délivrance des états et certificats.

Reste la question des honoraires à percevoir par le Conservateur pour chaque inscription. L'article 45 remet à un règlement d'administration publique le soin de les déterminer, et édicte un droit fixe provisoire de 1 franc par acte (immatriculation, transcription, hypothèque, état ou certificat) qui s'appliquerait tant que le règlement n'aurait pas paru. Il semble raisonnable que les frais des inscriptions soient à la charge du débiteur, à moins qu'il n'y ait dans l'acte stipulation contraire (art. 2155 C. civ.).

Examinons maintenant les diverses manières qui permettent de faire disparaître une inscription du

registre. Quant aux hypothèques et aux privilèges en eux-mêmes, ils s'éteignent d'après les principes généraux des obligations. Remarquons que, pour les privilèges mobiliers de l'article 7 (art. 2101 et 2102 C. civ.), il n'y a dans le projet rien de pareil à la cause d'extinction des privilèges de l'article 191 du Code de commerce sur les navires, qui consiste en un voyage en mer (art. 193 C. com.).

L'inscription ne conserve l'hypothèque que pendant dix ans (art. 15). Il en est de même du droit *de suite du privilège du vendeur*, quoique le projet n'en parle pas, à l'inverse de l'article 2154 du Code civil qui vise expressément ce privilège. Ce silence de l'article 15 à l'égard du privilège du vendeur tient, pensons-nous, à ce que l'auteur du projet avait sous les yeux l'article 11 de la loi de 1885 qui ne le mentionne pas, et pour cause, puisque rien de semblable à l'article 8 n'existe dans la loi sur l'hypothèque maritime. Au surplus, s'il avait voulu dispenser de la formalité du renouvellement l'inscription d'office que doit opérer le Conservateur lors de la transcription de l'acte de vente du bateau (art. 8 renvoyant à l'art. 2108 C. civ.), il s'en serait expliqué d'une façon formelle.

Une inscription d'hypothèque ou de privilège non renouvelée au bout de dix ans, disparaît donc. Mais il y a un autre moyen de la supprimer sans attendre ce délai. La formalité de la radiation figure en effet au projet. Si c'est le créancier qui donne mainlevée totale ou partielle de l'hypothèque, — l'article 19 oublie, lui aussi, de mentionner le privilège, — il devra déposer chez le Conservateur, qui sans cela refuserait

de radier, un acte authentique constatant son consentement. Ainsi, pas de mainlevée sous-seing privé, bien que l'inscription ait pu être opérée sur le vu d'un acte en cette forme. La raison en est que, si une hypothèque est inscrite à tort au registre, l'intéressé la fera radier par jugement, et les inconvénients n'en seront pas graves ; tandis que la radiation d'une hypothèque ou d'un privilège faite à tort par le Conservateur d'après une mainlevée sous fausse signature, est valable à l'égard des tiers qui peuvent alors, avant que l'inscription ne soit rétablie, se faire inscrire de façon à la primer.

Dans le cas où l'hypothèque a fait l'objet d'une cession, le cessionnaire qui donne mainlevée devra, bien entendu, justifier de ses droits (art. 19).

Enfin, nous venons de le voir, un jugement en dernier ressort ou passé en force de chose jugée permet également la radiation (art. 18).

Pour empêcher la circulation frauduleuse, par endossement, d'une hypothèque dont mainlevée est consentie, le Conservateur mentionne la radiation sur celui des originaux du titre constitutif sous-seings privés ou en brevet qui n'est pas resté déposé au bureau (art. 19).

La Purge.

Sous peine de voir la défaveur s'attacher à la réforme projetée, il fallait donner à l'acheteur d'un bateau grevé d'une inscription d'hypothèque ou de privilège, le moyen d'en débarrasser son acquisition.

Le projet de loi y a pourvu en consacrant un titre entier (titre V) à la purge (1).

Une grave question se posait à ce sujet. Devant quelle juridiction se poursuivrait la procédure nécessaire, les tribunaux de commerce seraient-ils compétents, ou les tribunaux civils ? On en avait déjà parlé lors de la loi de 1885, modificative sur ce point de la loi de 1874 qui, elle, avait adopté la compétence des tribunaux consulaires.

« La marche si simple des affaires devant les tribunaux de commerce, déclarait à ce sujet le rapporteur de la loi de 1885, M. Barne, avait inspiré la pensée de transporter devant cette juridiction les procédures relatives aux ventes judiciaires de navires grevés d'hypothèque.... Mais c'est par le fait d'une erreur consacrée par l'habitude qu'on a considéré les procédures simples comme ne pouvant pas être pratiquées devant les tribunaux civils.

« Rien n'est pourtant plus aisé que de suivre devant cette juridiction des formalités aussi peu compliquées qu'elles peuvent l'être devant la juridiction consulaire.

« Il n'est pas plus exact de croire que le ministère des avoués soit nécessairement une cause de dépenses inutiles pour les justiciables. En effet, ces officiers ministériels offrent aux parties la garantie précieuse d'un savoir et d'une honorabilité exigés par leur fonction.

1. Mais, si le projet parle ensuite de la saisie, il est muet sur la faculté de délaissement qu'il serait bon d'accorder, par un article spécial, pour éviter toute incertitude, au détenteur d'un bateau grevé d'une inscription et saisi.

« Leur ministère n'est pas obligatoire devant les
« tribunaux de commerce ; mais si on attribuait à
« ceux-ci la connaissance des ventes et des distributions
« de prix des navires hypothéqués, les intéressés, le
« plus souvent ignorants de la loi, seraient obligés
« d'y recourir à titre officieux, ou bien de se faire
« assister par d'autres conseils qui, sans doute,
« seraient ordinairement dignes de leur confiance ;
« mais le contraire ne serait pas toujours impossible,
« et d'ailleurs les honoraires de ces conseils seraient
« probablement supérieurs à ceux établis par un tarif
« légal au profit des avoués. Un autre avantage qui
« résulte de l'intervention de l'avoué, c'est que ses
« émoluments, pour les actes simples de procédure,
« sont supportés par les débiteurs ou par les plai-
« deurs qui élèvent d'injustes contestations, tandis
« que la rémunération due à un autre mandataire
« demeurerait toujours à la charge du créancier qui
« l'aurait requis..... Il est bon de remarquer que, si
« les membres des tribunaux consulaires apportent
« toujours, dans l'administration de la justice, une
« connaissance pratique et salulaire des usages com-
« merciaux, ces magistrats ne sont pas tenus à con-
« naître toutes les lois spéciales, et que la procédure
« et les difficultés qu'elle engendre échappent à la
« connaissance de beaucoup d'entre eux.

« Il en est ainsi particulièrement pour les tribu-
« naux de commerce des petites localités... »

L'auteur du projet s'est rangé à cet avis et a attribué compétence au tribunal civil.

L'acquéreur du bateau qui veut purger doit en

avertir les créanciers inscrits, hypothécaires ou privilégiés. Au préalable, il fera bien de faire transcrire soigneusement son titre pour éviter toute nouvelle inscription (art. 6 et 8). Les nom et domicile élu de ces créanciers inscrits lui sont connus, grâce aux registres du Conservateur (art. 12, n^{os} 1 et 6). Si l'une des hypothèques dont est grevé le bateau a été transmise par endossement, la purge en est cependant possible. L'article 20, très analogue à l'article 2.152 du Code civil, prévoit en effet indirectement le cas, déclarant que le domicile élu dans l'inscription peut être changé. Pour plus de sûreté, cet article spécifie que la mention de ce changement ne peut être opérée par le Conservateur que sur le dépôt d'une déclaration *authentique* émanée du créancier ou du cessionnaire justifiant de ses droits. On pourrait toutefois désirer que cet article, au lieu d'énoncer une simple faculté, ait formellement enjoint à tout cessionnaire de faire connaître ses nom et domicile élu au Conservateur. Actuellement, en droit maritime, le nom de l'endosseur de l'hypothèque ne figure pas non plus nécessairement au registre ; il suffit au dernier endosseur de représenter le titre constitutif d'hypothèque pour exercer le droit que lui confère l'article 12 de la loi de 1885 ; mais il sera prudent pour le créancier de se faire subroger sur les registres de la douane, au titulaire précédent, afin de pouvoir être colloqué utilement en cas de saisie ou de vente volontaire.

Du reste, si aucun des endosseurs ne s'est fait connaître, toutes les notifications, notamment à fin de purge, sont valablement faites au premier bénéfi-

ciaire de l'acte que l'inscription désigne seul (1).

Si toutefois les créanciers inscrits ont exercé leur droit de suite contre l'acquéreur qui veut purger, celui-ci doit, pour se mettre à l'abri, agir dans la quinzaine des poursuites intentées contre lui.

La notification adressée aux créanciers inscrits, à leur domicile élu, doit comprendre :

1° Un extrait du titre d'acquisition de l'acheteur, indiquant seulement la date et la nature de ce titre — le nom, le numéro matricule, l'espèce et le tonnage du bateau — et les charges faisant partie du prix ;

2° Un tableau sur trois colonnes analogue à celui usité pour la purge des immeubles ;

3° La déclaration que l'acquéreur du bateau est prêt à acquitter de suite, jusqu'à concurrence de son prix d'achat, les créances hypothécaires et privilégiées exigibles ou non ;

4° L'indication du port où se trouve le bateau et où il devra rester amarré tant que son propriétaire définitif ne sera pas connu ;

5° Constitution d'avoué près le tribunal civil dans le ressort duquel se trouve ce port.

Au cas où la notification est incomplète ou inexacte, ou si le bateau quitte le port avant les délais fixés, la procédure commencée est nulle et les frais en sont supportés par l'acquéreur qui purge (art. 24).

Si, dans les dix jours de cette notification, aucun créancier inscrit ne met sur le bateau une suren-

1. Cf. MM, Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, 3^e édition, tome VI, n^o 1632, en matière d'hypothèque maritime.

chère, l'acquéreur libère son achat de tout privilège ou hypothèque en versant le prix offert aux créanciers qui sont en ordre de le recevoir, ou en le consignat (art. 28).

Mais tout créancier inscrit, s'il trouve insuffisant le prix offert, peut requérir la mise aux enchères du bateau, à condition d'en offrir au moins un dixième en sus, et de donner caution pour le paiement tant du prix que des charges (art. 25 et 26). Cette réquisition doit être signée et contenir assignation devant le tribunal civil dans le ressort duquel est amarré le bateau; elle doit être signifiée à l'acquéreur dix jours au plus tard après les notifications faites par celui-ci.

La vente aux enchères a alors lieu devant ce tribunal, à la requête du plus diligent — de l'acquéreur qui purge ou du créancier qui surenchérit —, suivant une procédure que nous examinerons au sujet de la saisie. Le jugement obtenu permet alors de radier les inscriptions d'hypothèque ou de privilège (art. 18).

Telles sont les opérations de la purge, très analogues à la purge du Code civil, et sans complication inutile. Le délai de surenchère, qui est de quarante jours pour les immeubles, est ici abaissé à dix jours afin de rendre la procédure plus rapide.

La saisie et la vente.

Le créancier chirographaire qui cherche à se payer sur l'ensemble du patrimoine de son débiteur peut

actuellement, en droit civil, faire saisir les biens de celui-ci. Les bateaux de navigation intérieure n'échappent point à cette éventualité, et sont soumis à l'article 620 du Code de procédure, qui règle spécialement la saisie-exécution de cette sorte de meubles. A l'imitation de la loi de 1885 sur l'hypothèque maritime, et dans le but de simplifier les règles de la saisie des bateaux de rivière, tout en y ajoutant les dispositions nécessitées par la faculté qu'il crée pour eux de servir de gage hypothécaire, l'auteur du projet a consacré un titre spécial à leur saisie et à leur vente. Mais ces dispositions ne sont applicables, aux termes de l'article 29, qu'aux bateaux susceptibles d'être hypothéqués : les autres, c'est-à-dire ceux d'un tonnage inférieur à cinquante tonnes, restent soumis à l'article 620 du Code de procédure.

On s'est appliqué, dans ce projet, à réduire au minimum les formalités et les frais, ainsi que les délais, tout en sauvegardant les intérêts des créanciers.

Le créancier doit d'abord faire faire commandement de payer au débiteur, ou à son domicile (1). La saisie proprement dite ne peut commencer que vingt-quatre heures après (art. 30). Ce délai est, avec raison, augmenté quand le bateau a été aliéné par le débiteur (art. 31) ; nous sommes alors dans le cas d'exercice du droit de suite : à ce nouveau propriétaire, qui est connu puisque l'acte de vente a dû être transcrit au registre (art. 6), il est fait sommation de payer

1. Naturellement, si l'acte constitutif d'hypothèque ou de privilège est sous-seing privé, il n'a pas force exécutoire, et il faudra alors, avant le commandement, s'adresser au tribunal.

ou de délaisser, et la saisie ne peut commencer que quinze jours après cette formalité. Pendant ce temps, le commandement de payer fait au domicile du débiteur hypothécaire primitif aura le temps de lui parvenir, en quelque lieu qu'il se trouve : aussi, n'y a-t-il pas ici d'augmentation de délai à raison des distances. Remarquons qu'en ce cas, le commandement de payer est l'unique acte de procédure fait au débiteur : tout se passe ensuite entre le ou les créanciers et le propriétaire actuel du bateau.

Durant cette quinzaine, ce propriétaire peut à loisir décider s'il arrêtera la saisie imminente en purgeant son acquisition (art. 23).

Les délais sont expirés : un huissier dresse alors le procès-verbal de saisie et établit un gardien du bateau (art. 32). Le procès-verbal contient : la désignation du créancier saisissant et du titre en vertu duquel l'huissier agit, ainsi qu'une élection de domicile faite par ce créancier dans l'arrondissement où le bateau est amarré ; — le nom du propriétaire actuel du bateau et du tiers préposé à sa conduite, s'il y a lieu ; — l'énonciation et la description des agrès, ustensiles, munitions et provisions.

Au cas où la saisie est faite à la requête d'un créancier hypothécaire ou muni du privilège de l'article 8, nous pensons qu'il n'y a pas lieu d'énoncer ni de décrire les munitions et provisions.

Dans le délai de trois jours, signification est faite au propriétaire actuel du bateau, de la copie du procès-verbal avec indication des jour, lieu et heure de la vente, ainsi que du nom de l'officier public qui y procédera (art. 33). Le projet ne spécifiant pas quel

est cet officier public, le droit commun des ventes mobilières s'applique ici : ce pourra donc être un commissaire-priseur, un notaire, un greffier ou un huissier. Si le propriétaire est domicilié hors de l'arrondissement où est amarré le bateau, la signification est faite au tiers préposé à la conduite du bateau ou au représentant de l'un des deux (art. 33).

Ces articles 32 et 33, relatifs au procès-verbal de saisie et à sa signification, sont imités de l'article 200 du Code de commerce et de l'article 23 de la loi de 1885.

Le procès-verbal de saisie est transcrit au bureau des hypothèques fluviales où le bateau a été immatriculé (art. 34) ; cette formalité doit être accomplie dans le délai de trois jours, augmenté d'un jour par 5 myriamètres de distance séparant le bureau du bateau. Elle a pour effet d'arrêter toute nouvelle inscription d'hypothèque et même de privilège de vendeur résultant d'une vente effectuée moins de quarante-cinq jours auparavant (art. 34).

Dans la huitaine, le Conservateur délivre un état des inscriptions, et dans les trois jours qui suivent, l'huissier convoque à la vente les créanciers inscrits, par lettres chargées adressées aux domiciles par eux élus dans ces inscriptions.

Mais il peut y avoir des personnes autres que des créanciers hypothécaires ou privilégiés, que la vente du bateau intéresse ; ce sont les créanciers chirographaires : ils sont avertis par des insertions faites dans un journal du chef-lieu de l'arrondissement ou du département, et par des affiches apposées en di-

vers endroits, dans la localité où est amarrée l'embarcation (art. 35, 36 et 37).

Quinze jours au moins après ces diverses mesures de publicité, la vente aux enchères a lieu.

S'il n'y a pas de créanciers hypothécaires ou privilégiés inscrits, l'adjudicataire doit :

1° Dans un délai de trois jours qui peut être augmenté suivant les distances, faire transcrire le procès-verbal d'adjudication ;

2° Dans la huitaine, consigner son prix.

Il est ensuite procédé, à la requête du plus diligent, à la distribution par contribution, telle que la règle le Code de procédure (art. 38).

Toutefois, l'adjudication n'est pas définitive de suite. Dans le mois qui la suit, un arrangement est encore possible entre le saisi et les créanciers, et pendant les trois premiers jours de ce délai, toute personne solvable peut requérir une nouvelle mise aux enchères. En cas de surenchère, on suit la même procédure que lors de la première adjudication.

Si au contraire, il y a des créanciers inscrits sur le bateau, la marche à suivre est la même que ci-dessus, sauf en trois points :

1° Le délai pendant lequel, après l'adjudication, un arrangement est encore possible entre le saisi et les créanciers, est réduit à vingt jours ;

2° La procédure de distribution par contribution est remplacée par la procédure d'ordre telle qu'elle est réglée par les articles 30, 31 et 32 de la loi de 1885 sur l'hypothèque maritime (art. 40) ;

3° Quand tout est fini, le Conservateur, à la demande de tout intéressé, radie les inscriptions : une

ordonnance du juge-commissaire l'y autorise (art. 32 loi du 10 juillet 1885).

Du moins, tel semble être le système de vente aux enchères institué par les articles 38, 39 et 40 du projet de loi. Un certain flottement existe, en effet, sur ce point dans le texte, par le fait de la Commission qui, en modifiant l'article 39 du projet primitif (1), a oublié le cas mentionné par lui, où il y aurait des inscriptions.

La loi de 1885 est un peu plus simple, en ce que son article 29 n'admet pas la surenchère en cas de vente judiciaire, ces mots « vente judiciaire » devant, d'après MM. Lyon-Caen et Renault (2), s'entendre seulement des ventes sur saisie.

Le projet se termine par un article complémentaire relatif à des mesures transitoires applicables aux privilèges antérieurs à sa promulgation (art. 46).

1. Cet article était ainsi conçu : « S'il y a des inscriptions, le procès-verbal d'adjudication est transcrit au bureau du Conservateur des hypothèques fluviales dans le délai de trois jours, plus un jour par 5 myriamètres de distance du lieu d'adjudication. Dans le même délai de trois jours, plus un jour par 5 myriamètres de distance entre le lieu de l'adjudication et les domiciles élus dans les inscriptions, l'adjudicataire fait à tous les créanciers inscrits les notifications à fin de purge indiquées par les articles 23 et 24 ; tout créancier peut requérir une nouvelle mise aux enchères dans les termes des articles 25, 26 et 27. »

2. *Traité de droit commercial*, 3^e édition, tome VI, n° 1662.

CHAPITRE III

Système proposé.

Il est bien téméraire, de notre part, de prendre la plume à la suite de M. Plichon. Mais depuis la confection de son projet de loi, une réforme a été réalisée qui en change l'économie. Nous voulons parler de la formalité de l'immatriculation imposée et appliquée par l'Administration des Ponts et Chaussées, et que nous avons déjà décrite.

Il n'y a pas à aller à l'encontre de ce fait accompli qui constitue, du reste, une excellente mesure ; grâce à elle, les bateaux de rivière ont perdu leur anonymat ; les signes *indélébiles* qui les marquent les distinguent tous *les uns des autres* d'une manière *absolument rigoureuse*, sans tromperie ni fraude à craindre par le changement clandestin du nom du bateau ; d'où la possibilité actuelle de suivre une péniche quelconque dans tous ses déplacements (1). Il faut donc songer à utiliser ce résultat et à en tirer tout le parti possible en faveur de l'hypothèque fluviale.

C'est ce que nous allons nous efforcer de faire dans les quelques pages qui constituent ce chapitre.

1. Voir page 31.

I. — GÉNÉRALITÉS SUR LES RÉFORMES JURIDIQUES
A APPORTER A LA NAVIGATION INTÉRIEURE.

Un certain nombre d'auteurs semblent actuellement désirer la création d'un Code complet de la batellerie, sur le modèle de la *loi sur la navigation intérieure* allemande, ou tout au moins de règles spéciales distinguant les transports par eau du roulage ; ils souhaitent que l'on cesse de « confondre
« les transports par batellerie fluviale parmi les trans-
« ports terrestres et de leur en étendre les règles
« juridiques (1) ».

Le moyen qu'ils proposent consiste dans une assimilation plus ou moins complète des bateaux de rivière aux navires. « Il est hors de doute, déclare
« M. Fraissangea, dans un article déjà cité (2), que
« dans l'ensemble des dispositions applicables aux
« bâtiments de mer, se trouvent des règles dont le
« nombre et la nature seraient à déterminer, comme
« l'ont fait les législateurs hollandais et allemands,
« et qui s'adaptent à merveille aux bâtiments de
« l'intérieur. » On cite, par exemple, le droit d'aban-
« don existant en droit maritime. Les instigateurs de
ces réformes espèrent en même temps supprimer les hésitations que l'on éprouve journellement en cette matière. Il n'existe pas, en effet, de critérium très précis pour distinguer le navire du bateau fluvial, d'où certaines difficultés quand on a affaire à un na-

1. M. Thaller. *Annales de droit commercial*, 1907, p. 83.

2. *Recueil de l'Académie de Toulouse*, 1903, p. 350.

vire de petit tonnage en construction, ou à un bâtiment qui se livre à la fois aux deux navigations, maritime et intérieure. L'hypothèque maritime de la loi du 10 juillet 1885, les privilèges de l'article 191 du Code de commerce sont-ils ou non applicables ? Le fret est-il réglé par l'article 273 du Code de commerce ou par le droit commun du roulage ? Faut-il appliquer la *loi du pavillon* ou la règle *locus regit actum* ? L'acte de francisation ou l'immatriculation (1) par les Ponts et Chaussées ?

Autant de solutions différentes suivant que le bateau est un navire ou une péniche. Et nous pourrions continuer l'énumération, citer le droit de suite de l'article 190 du Code de commerce, la limitation de responsabilité des propriétaires de navires réglée par l'article 216 du même Code, les règlements de police... etc. Qu'on ne nous taxe pas d'exagération : « Comment, dans ces conditions, écrit M. Thaller « dans l'article que nous venons de citer, traiter la « navigation qui s'effectue dans la partie des fleuves « toute limitrophe de la mer, la circulation des bateaux ou chalands se rendant de Saint-Nazaire à « Nantes, du Havre à Rouen, soit qu'il s'agisse simplement du trajet limité à ces ports, soit qu'on « s'occupe des voyages accomplis principalement en « mer et se prolongeant au delà de l'estuaire du fleuve, « jusqu'à un port situé dans l'intérieur ?

« On sait que la jurisprudence refuse d'étendre et « de généraliser les dispositions établies à l'égard

1. Cette Administration ne soumet pas à l'immatriculation « les embarcations armées au bornage qui naviguent dans les parties maritimes des fleuves ».

« de l'inscription maritime, et d'après lesquelles il
« faudrait considérer comme accessoires de la mer
« la partie des fleuves jusqu'au point où remonte la
« marée, et pour ceux où il n'y a pas de marée, jus-
« qu'à l'endroit où les bâtiments de mer peuvent re-
« monter (L., 24 décembre 1896, art. 1). Le problème
« serait, au dire de la Cour de cassation, une ques-
« tion de fait relevant exclusivement de l'apprécia-
« tion des juges du fond: réponse, on en conviendra,
« qui n'est pas pour nous tirer d'embarras et nous
« sortir d'incertitude (1). »

Qu'il y ait là une réforme générale désirable, nous ne nous permettons pas d'en douter. Mais le but de cette étude est plus restreint, nous n'avons eu en vue en l'entreprenant, que d'examiner la matière spéciale de l'hypothèque, dont l'application aux bateaux de navigation intérieure paraît actuellement s'imposer, à raison du grand développement qu'a pris, et est encore appelée à prendre, la batellerie française.

Mais cette tendance à généraliser le droit maritime, pour l'appliquer à la navigation intérieure, est intéressante même au point de vue spécial auquel nous nous plaçons. Il s'agit ici d'une question de principe: l'hypothèque fluviale, dont nous espérons avoir montré l'utilité au cours de ces pages, doit-elle

1. Voir aussi, sur ce critérium, MM. Lyon-Caen et Renault, *Traité de dr. comm.*, 2^e édit., t. V. p. 62 et 63. Fraissinaea. — *Recueil de l'Académie de Toulouse*, 1903, p. 360 à 381. — Blondel, *Arthur Desjardins*, I, n^o 35. — Dufour, I, n^o 56. — Cresp. et Laurin, I, note, p. 51. — Cassation, 7 avril 1874, D., P., 74. 1. 289. — Cassat., 20 février 1844, S. 44. 1. 197. — Rennes, 18 février 1887, *Revue int. de dr. marit.*, 1886-1887. 652. — Req., 22 juillet 1896, S., 97. 1. 81. et note de M. Blondel. — Req., 28 février 1900, S., 1900. 1., 209 et note de M. Lyon-Caen, etc.

être une simple extension des règles de l'hypothèque maritime, ou bien est-il préférable d'en faire un tout indépendant ?

Lorsque l'on fait un projet de loi, il existe deux procédés entre lesquels on a, en effet, à choisir : ou bien se référer aux lois existantes — le texte nouveau ne mentionnant que les innovations, les dérogations aux règles juridiques jusqu'alors en vigueur — ou bien faire un projet complet se suffisant à lui-même.

La seconde méthode nous paraît ici préférable. Sans nous faire juge de l'opportunité de l'extension, en général, des règles du droit maritime à la navigation intérieure, puisque nous n'envisageons ici que le point spécial de l'hypothèque, cette matière nous paraît trop différente, dans les deux navigations, pour ne pas nécessiter un nombre relativement considérable d'articles modificatifs. Personne, par exemple, ne songerait à faire opérer les différentes mentions relatives à la propriété des péniches et à leur hypothèque, sur les registres des douanes, à les doter d'un acte de francisation ou bien à leur appliquer tous les privilèges de l'article 191 du Code de commerce et leur mode d'extinction à la suite d'un voyage. Certes, certains articles, assez nombreux pourraient s'appliquer sans modification, mais n'est-il pas de beaucoup préférable, comme on l'a fait remarquer à la Chambre des représentants, en Belgique (1), de « ne pas traiter la matière des hypothèques fluviales par renvois » mais de « lui consacrer

1. Séance du 17 mai 1905, rapport fait au nom de la Commission chargée d'examiner le projet de loi sur la navigation maritime et la navigation intérieure présenté par le Gouvernement le 17 janvier 1904.

« des textes spéciaux et, pour ainsi dire, un petit « code séparé ». Le batelier, en effet, « le plus souvent simple et illettré, aurait grand'peine à ne pas « perdre le fil d'Ariane dans le labyrinthe des textes « législatifs auxquels on le renverrait ». Ce travail de « recherche, de juxtaposition et de contrôle, déjà si « délicat pour les hommes de loi, est pratiquement « impossible pour le marinier ».

On pourrait cependant objecter, comme on n'a, du reste, pas manqué de le faire (1), « qu'un homme « étranger au droit ne se retrouve jamais facilement « dans un code », et qu'il lui faut « pour se rendre « compte de ses obligations et de ses droits, avoir « un manuel simple et pratique..... œuvre du commentateur et non du législateur ». Mais le grand avantage d'un ensemble de textes spéciaux formant un tout complet est d'être plus clair et de donner lieu à moins d'interprétations différentes, sources de procès.

Un premier point semble donc acquis : l'hypothèque fluviale doit faire l'objet d'une loi distincte, imitée si l'on veut, dans certaines parties, de l'hypothèque maritime, mais ne renvoyant pas d'une manière générale à d'autres textes.

Une autre question se pose alors. Est-il nécessaire de recourir à la formalité, forcément un peu compliquée, de l'hypothèque, ou ne serait-il pas possible de donner satisfaction aux créanciers par un autre moyen ? On pourrait songer à supprimer pour péniches les l'article 2279 du Code civil et à admettre

1. Séance de la Chambre belge des représentants du 21 novembre 1907.

à leur égard, la revendication : la situation des prêteurs serait, il est vrai, améliorée, mais ils auraient à subir le concours des autres créanciers du batelier. Quant à faire des bateaux de navigation intérieure des immeubles, nous avons vu (page 75) que cette assimilation serait loin de ne présenter que des avantages ; au surplus il faudrait modifier en leur faveur bon nombre des articles relatifs à l'hypothèque des immeubles du Code civil, et l'on retomberait alors dans les inconvénients signalés plus haut au sujet de l'extension de l'hypothèque maritime.

La suppression de l'article 550 du Code de commerce au profit des constructeurs de péniches ne serait qu'un pis-aller. Sans doute, comme ce sont les constructeurs qui sont les plus intéressés à la réforme qui nous occupe, et ceux qui en retireraient le plus d'avantages, cette demi-mesure pourrait leur suffire. Mais, même si elle était adoptée, ils ne seraient pas complètement protégés ; car leur privilège de vendeur actuel est dénué de droit de suite. Ils seraient donc désarmés au cas où leur acquéreur aurait revendu à un tiers le bateau non encore complètement payé, et réduits alors aux différents moyens dont nous avons parlé au début (pages 24 et 26). Et même, sans envisager cet inconvénient d'absence de droit de suite, la suppression de l'article 550 ne serait pas, à elle seule, suffisante ; des articles complémentaires, relatifs à la procédure de la saisie et de la vente, aux marchandises que transportait le bateau, etc..., seraient nécessaires.

Entrons donc franchement dans la voie de l'hypothèque.

II. — DU FONDEMENT DE L'HYPOTHÈQUE FLUVIALE.

« Pour créer la faculté d'hypothéquer une chose
« mobile comme un bateau, déclarait au Sénat
« M. Barne, rapporteur de la loi de 1885, il faut néces-
« sairement commencer par assurer la constitution
« de sa propriété d'une façon fixe et invariable. Pour
« les navires, la propriété s'établit au bureau des
« douanes ; ils ont leur acte de francisation qui dé-
« termine l'identité, le tonnage, constate les mutations,
« permet enfin d'être éclairés à ceux qui avancent
« leurs capitaux.

« La batellerie fluviale n'a rien de pareil... »

Ces paroles ont conservé, maintenant encore, toute leur actualité. Il n'existe, pour les péniches, aucune formalité semblable à la francisation et à la mutation en douane des navires, servant à constater, d'une façon authentique, les droits des propriétaires. Nous avons rappelé, au début de ce chapitre, l'existence de la formalité de l'immatriculation à laquelle l'Administration des Ponts et Chaussées soumet tous les bateaux de navigation intérieure ; nous avons dit qu'elle permettait d'authentifier un bateau déterminé d'une manière absolument rigoureuse, et nous le répétons encore. Mais il faut prendre garde que, si une péniche ne peut plus maintenant être confondue avec sa voisine, malgré la ressemblance qui existe entre elles, la même certitude ne se retrouve pas dans le lien de droit qui unit la péniche au marinier.

En effet les listes de noms de propriétaires de bateaux que tient l'Administration des Ponts et Chaussées ne sont pas authentiques. Elles n'existent que d'après un usage dont l'origine est un passage de la circulaire du Ministre des Travaux publics du 21 juillet 1899, relative à l'application du décret du 1^{er} avril 1899 qui régleme l'immatriculation en France. Cette circulaire, par interprétation de l'article 11 de ce décret, lequel prescrit de faire figurer le nom du propriétaire au registre d'immatriculation et au procès-verbal de jaugeage, déclare que la personne qui requiert l'immatriculation d'un bateau doit communiquer à l'Administration « toutes les « pièces de nature à déterminer l'origine de propriété « du bateau », et charge l'Ingénieur en chef de faire une enquête sommaire pour contrôler autant que possible ces renseignements.

En conséquence, on exige cette justification de propriété tant pour la délivrance du premier certificat de jaugeage, lors de l'immatriculation du bateau, que pour le changement du nom du propriétaire sur ce certificat lorsque le bateau est acquis par un autre marinier.

Ainsi donc, à l'inverse des numéros d'immatriculation, les noms des propriétaires des bateaux portés aux registres des Ponts et Chaussées n'ont rien d'officiel et, bien entendu, ne sont d'aucun effet pour la validité de la transmission de propriété.

Mais bien plus, il existe toute une catégorie de bateaux pour lesquels ces indications n'offrent qu'une garantie d'exactitude bien précaire.

Si l'on considère les bateaux neufs, construits

depuis la période de mise en vigueur de l'immatriculation (juillet 1899 ; juillet 1900), les mentions relatives à leur propriété portées aux registres de l'Administration, bien que n'étant pas authentiques, sont cependant exactes, et l'on peut y ajouter foi : les formalités relatives à ces bateaux ont eu lieu alors qu'ils étaient encore dans le chantier, ou peu après leur sortie ; le nom du constructeur, premier propriétaire, se trouve ainsi bien connu et l'acheteur, second propriétaire, n'a pas d'intérêt à cacher son identité. Nous avons ainsi une origine de propriété certaine où figurent déjà deux noms, dont l'exactitude se perpétue de degré en degré, lors des aliénations successives.

Mais si nous examinons les bateaux dont la construction est antérieure à cette période, il n'en est plus du tout de même. Ce sont des déclarations, des pièces quelconques qui ont servi à fonder leur origine de propriété lors de l'immatriculation effectuée à une époque correspondant, pour ainsi dire, au milieu de leur existence. Ce titre primordial de propriété ne réunit plus du tout les conditions de sûreté et d'exactitude de ceux dont nous venons de parler. Et comme la durée d'une péniche est d'environ trente ans, les registres actuels continueront à énoncer jusqu'en 1930 des titres à base incertaine, dont le nombre cependant diminuera d'année en année.

Il est vrai que ces bateaux-ci sont bien connus puisque la date de leur construction figure aux registres, et qu'alors la désignation de leurs précédents propriétaires pourrait n'être utilisée qu'à titre d'indication.

Il convient donc, tout d'abord, d'instituer un titre authentique de propriété des bateaux fluviaux. Or il semble bien difficile de l'établir sur des bases sûres et solides sans lui donner un caractère général et obligatoire, sans y soumettre tous les bateaux.

Comment, en effet, pouvoir déterminer, à un moment donné, les droits du propriétaire actuel d'une embarcation, et cela d'une façon pratique et simple, si ceux des précédents propriétaires ne sont pas reconnus ? Au moyen de quelle publicité avertir les vendeurs antérieurs ?

Mais nous sommes conduit alors à faire peser indistinctement sur tous les propriétaires de bateaux, qu'ils aient ou non l'intention de se servir de l'hypothèque fluviale, des charges dont certains ne retireront aucun profit. N'est-il pas à craindre que cette sujétion ne rende la loi impopulaire parmi les bateliers accoutumés jusqu'ici à transférer la propriété de leurs péniches sans que leur liberté soit ainsi entravée ?

Il est certes désirable de ne point obliger les propriétaires de bateaux à des frais élevés et à des formalités complexes qui ne serviraient qu'à un petit nombre d'entre eux. Mais l'établissement, en batellerie, d'un titre de propriété, n'entraîne pas, comme conséquence forcée, ces lourdes charges ; et les entraînerait-il, nous avons vu qu'il était bien difficile, pour ne pas dire impossible, d'établir des origines de propriété à titre facultatif, à l'usage seulement de ceux qui voudraient en profiter pour hypothéquer leur bateau.

Nous espérons arriver à la création d'un titre de

propriété authentique et obligatoire sans être obligé d'imposer à la batellerie des formalités coûteuses et compliquées. Frais minimes, démarches simples, tels sont, sommes-nous fondé à croire, les avantages du système que nous allons exposer. Il permettrait ensuite d'établir une véritable transcription servant pour l'avenir de base à l'hypothèque fluviale elle-même.

III. — DU CONSERVATEUR DES HYPOTHÈQUES FLUVIALES.

Nous avons tout d'abord à déterminer quelle sera l'Administration chargée des différents travaux nécessités par la réforme projetée. Nous disons différents travaux, car il nous semble préférable, à tous points de vue, que ce soit le même service qui ait la charge de l'établissement des titres de propriété et de l'inscription des hypothèques ; on évite ainsi des pertes de temps et des erreurs. Le législateur était de cet avis lorsqu'il chargea le service des douanes des hypothèques des navires, au lieu de les faire inscrire chez les Conservateurs d'hypothèques ordinaires.

L'on a pu remarquer, au cours des chapitres précédents, qu'on semble en France avoir attaché une grande importance au choix d'un Conservateur des hypothèques fluviales, et qu'il est possible d'y voir une des raisons pour lesquelles le projet de M. Plichon n'a pas encore abouti.

Il faut d'abord décider si l'on donnera ces attri-

butions à des fonctionnaires déjà existants, ou s'il est nécessaire d'en créer de spéciaux à cet effet.

Le projet de M. Plichon se range à cette dernière solution. On peut, d'une manière générale, dire que c'est la plus coûteuse ; mais, dans l'espèce, l'auteur avait paré à cet inconvénient en n'instituant primitivement qu'un seul Conservateur des hypothèques fluviales, à Paris. Par la suite, la Commission en a porté le nombre à quatre ; la dépense n'est pas encore énorme, mais elle commence déjà à être assez forte, ce qui se traduirait par une augmentation des tarifs des honoraires à percevoir pour les différents actes, surtout si l'on considère qu'il y aurait lieu, pour la commodité des bateliers, de multiplier encore davantage ces bureaux.

Pour réaliser sans trop de frais la création d'un nombre suffisant de Conservations, il est donc préférable de les annexer à des Services déjà créés ; on évite ainsi la dépense d'un personnel plus nombreux qu'il n'est nécessaire. Un employé supplémentaire peut alors suffire, là où il aurait fallu un Conservateur ayant sous ses ordres au moins un commis ; pas de loyer ni de frais de bureaux, puisque l'on utilise un local où fonctionne déjà un service de l'État.

Trois administrations semblent, à première vue, par la nature des attributions qui leur sont confiées, pouvoir être actuellement chargées des formalités de l'hypothèque fluviale : les Directions des douanes des Ports de mer, les bureaux des Ponts et Chaussées, et les Conservations des hypothèques.

Mais, ainsi que nous venons de le remarquer plus haut, les douanes sont à éliminer de suite de notre

liste. Il était tout naturel, en 1874 et 1885, de charger cette administration des formalités de l'hypothèque maritime, puisqu'elle tenait déjà les registres de « *déclaration de construction et soumissions de francisation des bâtiments de mer* », et que la mutation en douane de la propriété des navires est tout à fait analogue à la transcription (1). Mais la même raison n'existe pas pour les péniches, dont ces bureaux sont, du reste, beaucoup trop éloignés.

Celui des services des Ponts et Chaussées chargé du jaugeage et de l'immatriculation, le service de la statistique, semblerait plus indiqué. Il existe, en effet, une étroite relation entre ces formalités et la transcription et l'hypothèque des bateaux ; la nature même des travaux de cette Administration fait que ses bureaux sont placés à proximité des voies navigables. L'objection qu'émettait M. Crouvès, se faisant, dans sa thèse précitée, l'écho de paroles prononcées lors des travaux préparatoires de la loi de 1885, n'a plus, à l'heure actuelle, aucune raison d'être ; on récusait, à cette époque, les agents des Ponts et Chaussées, notamment comme n'étant pas sédentaires (2). Il n'y avait alors, en effet, pas de local constituant, à proprement parler, un bureau de jaugeage : cette opération était faite en un endroit quelconque d'une voie navigable choisi d'un commun accord par

1. Décret du 27 vendémiaire an II. Loi du 6 mai 1841. Règlement de 1866.

2. « Le personnel de cette administration déclara M. Barne au Sénat, lors de la discussion générale du projet modificatif de la loi de 1874, à la séance du 5 mai 1883, qui fait le service de la statistique n'est pas sédentaire et n'a pas les notions nécessaires. »

le batelier et le Conducteur des Ponts et Chaussées. Mais actuellement, nous l'avons vu, il existe douze bureaux d'immatriculation bien déterminés, renfermant un personnel stable et toujours présent pour répondre aux demandes du public.

Cependant, il y a de sérieuses raisons pour ne pas charger cette Administration de l'hypothèque fluviale. Quelle est, en effet, la personne qui s'en occuperait : un des employés chargés de la tenue des registres d'immatriculation ? Mais, outre qu'ils n'y sont préparés par aucune étude spéciale, ces Agents devraient être responsables et verser un cautionnement. La sécurité du public l'exige, car il lui faut une garantie en cas d'omission ou d'erreur dans les inscriptions, les transcriptions et les certificats. Mais ces agents des Ponts et Chaussées sont dans l'impossibilité de fournir ce cautionnement. Quant à rendre les ingénieurs directement responsables, il n'y faut pas songer : le Ministère des Travaux publics ne consentira jamais à faire d'eux des conservateurs d'hypothèques, et avec raison, les travaux dont ils sont chargés n'ayant aucun rapport avec cette matière.

Il faudrait alors créer, dans les bureaux d'immatriculation, une classe de fonctionnaires spéciaux, présentant les garanties nécessaires, tant au point de vue de la connaissance du droit que de la solvabilité, recrutés et rétribués d'une manière absolument différente des autres agents de l'Administration, puisqu'ils percevraient des honoraires sur les actes dressés par eux, et seraient en quelque sorte autonomes. On ne voit pas, dans ces conditions, à quel titre ils figureraient dans les bureaux des Ponts et Chaussées.

Il nous reste alors à examiner la possibilité de comprendre l'hypothèque fluviale dans les attributions des Conservateurs des hypothèques actuellement existants. La solution paraît, dès à première vue, séduisante : compétence, garanties de toute nature, grande pratique de ce genre d'opérations se trouvent, est-il besoin de le dire, chez ces fonctionnaires.

Il existe une Conservation d'hypothèques dans toutes les villes où siège un tribunal civil ; il suffit donc de choisir celles situées dans les régions fréquentées par la batellerie. Pour plus de commodité, on peut même charger spécialement de l'hypothèque fluviale les Conservateurs des douze villes de France où sont établis les bureaux d'immatriculation, qui deviendraient, en quelque sorte, le port d'attache de chaque bateau. Les rapports entre les deux bureaux d'immatriculation et d'hypothèques se trouveraient simplifiés à l'extrême, sans qu'il soit besoin de correspondance postale. Chaque Conservation des hypothèques serait seule compétente pour tous les bateaux immatriculés dans le bureau de la ville où elle se trouve, d'où une grande facilité pour les recherches, et une grande sûreté, tous les renseignements concernant les ventes et les hypothèques d'une péniche étant centralisés en un seul endroit.

Il est à remarquer que ce système satisfait au programme d'économie que nous nous sommes tracé : quelques registres de plus, un commis supplémentaire — et encore pas toujours, car dans certaines villes telles que Nantes, par exemple, où le mouvement de la navigation fluviale n'est pas très considé-

nable, le personnel ordinaire de la conservation pourrait suffire — telles sont les dépenses qu'entraînerait l'adoption de cette mesure.

Ces diverses raisons nous conduisent à choisir le Conservateur des hypothèques comme pouvant être le fonctionnaire chargé de l'hypothèque fluviale. Huit Chambres de commerce, lors de l'enquête faite auprès d'elles au sujet du projet de loi de M. Plichon, se sont, du reste, prononcées en ce sens.

IV. — DE L'ORIGINE DE PROPRIÉTÉ DES PÉNICHES.

Nous avons à réglementer à la fois deux catégories de bateaux, ceux qui existent actuellement et ceux à venir. Voyons d'abord les mesures *transitoires* applicables aux premiers.

Dans un délai déterminé, un an ou dix-huit mois, par exemple, tout batelier devra faire parvenir au Conservateur des hypothèques de la ville où a été immatriculé son bateau, les différents actes en constatant les transmissions successives, y compris la vente primordiale par le constructeur. Ce seront des actes de vente ou des quittances. Ces pièces, souvent des sous-seings privés, devront être enregistrées, mais sur celles pour lesquelles cette formalité n'aura pas été antérieurement remplie, quel qu'en soit le nombre, il ne sera perçu qu'un seul droit.

Il est probable que presque tous les bateliers possédant des bateaux construits depuis l'application en France de la Convention internationale d'immatriculation, pourront produire toutes ces pièces, à cause

de l'usage suivi par les Ponts et Chaussées, et dont nous avons parlé, de les leur demander lors de la confection du procès-verbal de jaugeage.

Les propriétaires de bateaux dont l'origine de propriété présentera une ou plusieurs lacunes, ou qui ne pourront produire aucun titre, seront tenus d'y suppléer par un serment, à l'imitation de ce qui se pratique en droit maritime (1). A cet effet, ils affirmeront sous serment, devant un juge de paix, un juge d'un tribunal de commerce ou un juge d'un tribunal civil de leur choix, que le bateau appartient à eux et à eux seuls. Ils feront parvenir au conservateur l'acte ou le procès-verbal constatant cette prestation de serment, avec les titres de propriété qu'ils possèdent. Peut-être même, comme en droit maritime également, devraient-ils s'engager par écrit à payer une certaine somme au cas où leurs déclarations seraient reconnues fausses.

Le conservateur leur rendra ces pièces, sauf le procès-verbal de serment.

Au sujet des bateaux dont la construction sera postérieure à la mise en vigueur de ces mesures, il suffit de décider que la propriété n'en pourra être transmise d'une manière générale *que par écrit*, l'acte de vente du constructeur ou sa quittance devant être présenté au conservateur. Nous traiterons plus longuement ce sujet lorsque nous parlerons de la transcription.

Nous ne nous sommes occupé, jusqu'ici, que des

1. Décret du 17 vendémiaire an II, art. 13. — Règlement de 1866 art. 146.

bateaux figurant aux registres d'immatriculation des Ponts et Chaussées, notre système prenant pour base cette formalité elle-même. Nous ne pensons pas qu'il y ait lieu de se préoccuper des autres d'une manière spéciale. Les décrets du 11 février et du 1^{er} avril 1899 n'ont pas déterminé le tonnage minimum au-dessous duquel un bateau n'a pas besoin d'être immatriculé : leur texte semble soumettre à cette obligation tous les bateaux de commerce, et eux seuls, mais il est d'usage, dans l'administration, de n'exiger cette formalité que pour ceux d'une capacité supérieure à dix tonnes. Si donc un propriétaire d'un bateau non immatriculé voulait bénéficier des avantages de notre projet, il devrait commencer par s'adresser à un bureau de jaugeage et d'immatriculation. Nous ne pensons pas, du reste, que cette éventualité se produise pour la batellerie commerciale ; peut-être, au contraire, aurait-elle lieu pour les canots automobiles de plaisance dont l'usage commence à se répandre, et dont la valeur est de beaucoup supérieure à celle d'une embarcation de commerce d'un tonnage équivalent.

V. — DES REGISTRES NÉCESSAIRES AU FONCTIONNEMENT DU SYSTÈME PROPOSÉ.

En vue des formalités d'établissement d'une origine de propriété primordiale, et pour opérer les diverses transcriptions et inscriptions dont nous parlerons par la suite, les conservateurs des hypothèques immobilières et fluviales doivent tenir des registres spéciaux.

Chaque feuillet de registre est réservé à un seul bateau, et chaque bateau est inscrit sur le feuillet dont le numéro correspond à son numéro d'immatriculation.

Pour établir ces registres, chaque bureau d'immatriculation des Ponts et Chaussées, aussitôt après le vote de la loi, communique à la Conservation des hypothèques de la ville où il est situé, ses registres d'immatriculation, soit sur place, soit par déplacement. Le Conservateur relève, sur un de ses registres, et à chaque feuillet correspondant, les renseignements concernant chaque bateau (dates de construction et de jaugeage, type du bateau, son nom, etc.) et les noms de ses propriétaires successifs. Les bateliers viennent ensuite lui présenter leurs titres, ou leur procès-verbal de serment.

Le conservateur vérifie la concordance de son registre et des pièces produites, puis mentionne ces pièces ou la prestation de serment au feuillet correspondant. Au cas où il n'y a pas concordance entre les noms fournis par l'Administration et ceux figurant aux pièces produites, ou si une réclamation est formulée par un tiers, le tribunal civil du lieu statue.

Le délai d'un an ou de dix-huit mois expiré, les mesures transitoires prendront fin, c'est-à-dire que la liste des propriétaires, fondée sur des titres antérieurs à cette date, sera close. Il ne sera plus donné suite aux réclamations survenant postérieurement, lorsqu'elles seront relatives à l'état de choses antérieur à cette époque. La dernière personne dont le nom figurera alors au registre sans contestation pendant sera ré-

putée propriétaire en vertu d'une présomption légale irréfragable (art. 1352, C. civ.). Cette disposition peut paraître un peu dure, mais à la bien considérer, elle ne mérite pas ce reproche. Le délai d'un an ou de dix-huit mois peut être augmenté si on le trouve insuffisant ; mais une publicité par voie d'affiches apposées à divers endroits, notamment aux écluses, les avis que ne manqueront pas d'insérer à ce sujet les journaux spéciaux de batellerie, ainsi que les indications verbales données par ceux des agents des Ponts et Chaussées avec lesquels les bateliers sont en contact presque journalier, permettent d'être certain de la connaissance de la loi par les intéressés. Cette mesure est nécessaire pour établir une fois pour toutes, *sur une base solide*, la propriété des bateaux existant à la promulgation de la loi. Pour qu'il règne une certaine uniformité de traitement, cette présomption légale s'appliquera également à la propriété des bateaux neufs immatriculés pendant le délai d'un an ou de dix-huit mois ; mais là s'arrêtera son effet. Les diverses mentions de propriété, postérieures à la date d'expiration de ce délai, ne jouiront plus de cette force de preuve, et rentreront dans le droit commun.

Nous n'avons jusqu'ici envisagé qu'un seul registre, ou plutôt une première série de registres, à cause de l'impossibilité matérielle de réunir en un seul volume un nombre de feuillets suffisant. Appelons, dès maintenant, ce premier registre le registre des transcriptions, nous réservant de justifier ensuite cette dénomination.

Il y aura, dans la conservation des hypothèques,

un second registre(1), dit des hypothèques, semblable au premier quant à la pagination, mais ne contenant pas de noms de propriétaires. Les inscriptions d'hypothèques et de privilèges y seront faites de la même manière qu'en matière immobilière, au feuillet correspondant à chaque bateau.

Remarquons que, de par la méthode qui préside à leur confection, les registres fluviaux sont tenus par numéros de bateaux au lieu de l'être par noms de propriétaires. Toute personne désirant obtenir d'un conservateur un renseignement sur un bateau, commencera par regarder ses numéro et lettres d'immatriculation. Supposons qu'elle trouve soit sur la péniche elle-même, soit sur le certificat de jaugeage que tout batelier possède, cette indication *F. N. Y. 923*. Le bateau ayant été immatriculé en France (*F*), elle n'aura qu'à écrire au conservateur des hypothèques de Nancy (*NY*), lui demandant de lui envoyer l'état des inscriptions existant sur le bateau numéro 923 et le nom du dernier des propriétaires portés au registre de transcription, afin d'être bien certaine que le batelier avec lequel elle a l'intention de traiter n'est pas un filou (2).

Ces registres ont donc beaucoup d'analogie avec

1. Le registre d'ordre de l'article 2200 du Code civil pourrait servir pour les bateaux ; mais, pour éviter des frais peu en rapport avec l'importance des transcriptions et mentions, la reconnaissance délivrée par le conservateur serait sur papier libre.

2. Notre système, suivant en cela l'exemple donné par le projet de M. Pichon, met ainsi le conducteur salarié d'un bateau dans l'impossibilité de vendre ou d'hypothéquer le bien de son patron.

Comme contrôle, dans la lettre au conservateur, on pourra ajouter le nom du bateau aux numéro et lettres d'immatriculation.

le livre foncier (Grundbuch) allemand, et donnent, à un moment quelconque, « l'état civil de la propriété » du bateau.

Cette pratique offre les avantages d'une grande sûreté jointe à une extrême simplicité dans les recherches. Cependant, la question peut se poser de la tenue d'un registre supplémentaire, constituant une table alphabétique des noms des propriétaires, et renvoyant aux feuillets correspondants du registre de transcription ; mais sa nécessité ne semble pas démontrée. Il est toujours possible de se procurer les chiffres et lettres d'immatriculation d'un bateau sur lequel on désire avoir des renseignements, et le seul inconvénient résultant de l'absence de ce registre supplémentaire serait que les registres ne pourraient donner que d'une manière peu rapide et très incommode, la liste de tous les bateaux appartenant à une même personne ; cela ne pourrait gêner que bien rarement.

Terminons ces lignes consacrées aux registres par une dernière remarque. Dans une des douze conservations, à Paris (1), par exemple, deux registres supplémentaires seront tenus, à l'usage des bateaux français immatriculés à l'étranger.

Quant aux bateaux étrangers immatriculés à l'étranger ou en France (et dans ce dernier cas, les feuillets correspondants des registres des conservateurs indiqueront la nationalité d'une manière très

1. Il va sans dire que pour les villes où il existe plusieurs bureaux d'hypothèques, un seul d'entre eux sera chargé de l'hypothèque fluviale.

apparente), il est très désirable que des conventions internationales interviennent dans le plus bref délai possible, tant pour leur vente que pour leur hypothèque. La Convention de Bruxelles de 1898 pouvait le faire espérer: l'exemple de la Hollande et de l'Allemagne, entre lesquelles une convention relative à l'hypothèque est à l'étude (1), prouve qu'un tel espoir n'a rien de chimérique.

VI. — DE LA TRANSCRIPTION.

Aucune transmission de propriété d'un bateau, de quelque nature qu'elle soit (2), n'est valable à l'égard des tiers si elle n'a été transcrite sur le registre *ad hoc*. Le but de cette mesure, avons-nous vu, est la détermination facile et certaine du vrai propriétaire. D'où une grande certitude dans les transmissions de propriété, ainsi que dans les inscriptions de privilèges ou d'hypothèques, le registre de transcription servant de contrôle des droits des parties.

Quels sont, tout d'abord, les tiers qui peuvent ici opposer le défaut de transcription? A l'imitation de ce qui a lieu en droit maritime, à propos de la mutation en douane, le mot tiers signifie, dans notre système, tout le monde, sauf ceux qui ont participé au contrat d'acquisition ou succédé à titre universel à l'un des contractants; point n'est besoin que celui qui veut l'invoquer remplisse les conditions voulues par la loi de 1855.

1. Nous devons ce renseignement à l'obligeance de M. Kisker.

2. Nous ne pensons pas utile de nous occuper de l'usufruit.

La transmission de propriété peut avoir plusieurs causes ; examinons-les rapidement.

Elle peut tout d'abord être le résultat d'une vente. Nous avons vu que la vente d'un bateau étant ordinairement (1) un acte de commerce, échappe actuellement à l'article 1341 du Code civil sur la preuve par écrit des transactions d'objets d'une valeur supérieure à 150 francs, grâce à l'article 109 du Code de commerce. Nous nous voyons obligé, dans notre projet, de soumettre les ventes de bateaux à une formalité analogue à celle de l'article 193 du Code de commerce, lequel prescrit que les ventes volontaires de navires ne peuvent avoir lieu *que par écrit*. Cette formalité ne gênera, du reste, pas beaucoup les bateaux, car elle n'est guère que la consécration d'un usage qu'ils suivent actuellement.

Cet acte de vente sera communiqué au Conservateur soit par le constructeur, soit par les acheteurs successifs : tous y ont intérêt, le constructeur plus même que les autres, car il y va de son privilège. Pour plus de sûreté, lors de l'immatriculation d'un bateau neuf, le bureau des Ponts et Chaussées en donnera avis au bureau des hypothèques.

Le Conservateur analysera sur son registre fluvial les principales dispositions de l'acte de vente. Il ne nous paraît pas nécessaire qu'il le transcrive littéralement, comme s'il s'agissait d'une vente d'immeuble : lors de la mutation en douane d'un navire, on se contente d'une simple analyse.

1. Voir à ce sujet p. 94 en note.

Les ventes judiciaires résultant de faillites, purge ou saisie seront également transcrites.

Comme pour les navires encore (1), les mutations de propriété par décès doivent aussi être transcrites. A cet effet, l'héritier déposera au bureau du conservateur un acte de notoriété constatant ses droits, dressé par le notaire chargé de régler la succession. S'il y a plusieurs cohéritiers et qu'un partage ait lieu, le copartageant auquel est attribué le bateau devra communiquer son titre à la Conservation.

Les donations de bateau — cas peu pratique mais qu'il faut prévoir — seront aussi soumises à cette formalité. De même, en cas de mariage, quand un bateau appartenant à la femme tombe dans la communauté, il pourrait peut-être, en attendant la dissolution du mariage, être transcrit *provisoirement* au nom du mari. Les jugements prononçant résolution ou annulation d'un titre seront aussi soumis à la transcription. Dans ces diverses prescriptions, nous nous rapprochons du droit anglais ; le *Merchant Shipping Act* de 1894, dans son article 27, exige, en effet, une déclaration en cas de transmission par mariage, décès ou faillite, avant l'inscription du nom du nouveau propriétaire au *Register book*.

Le système de la transcription que nous proposons d'établir diffère donc notablement de celle qu'a instituée la loi de 1855 en matière immobilière, tant par la nature des transmissions qui y sont soumises que par les personnes qui peuvent arguer de son omis-

1. La loi de vendémiaire an VII ne fait pas, en effet, de distinction entre les transmissions de propriété entre vifs ou par décès.

sion. Le motif qui nous y détermine est le même que celui invoqué plus haut : assurer la propriété du bateau « d'une façon fixe et invariable ». Le lien de droit entre le bateau et son propriétaire est ainsi constitué, sans les lacunes qui existent dans le système de la loi de 1855.

Comme complément de notre transcription fluviale, il est nécessaire de supprimer, pour les bateaux, l'application de l'article 2279 du Code civil, puisque la propriété n'en pourra plus être transférée que par écrit. C'est, du reste, ce que fait indirectement le Code de commerce pour les navires. Mais comme contre-partie, il convient alors de soumettre les bateaux de navigation intérieure aux mêmes causes de prescription que les immeubles, telles qu'elles sont réglées par les articles 2242 à 2269 du Code civil (1).

VII. — DE QUELQUES MODIFICATIONS A FAIRE AU PROJET DE LOI DE 1895.

Ici s'arrêtent les modifications qu'il nous paraît nécessaire d'apporter au projet si bien étudié de M. Plichon, par suite du fonctionnement actuel de l'immatriculation, formalité qui n'existait pas quand il fut élaboré. Nous ne pourrions faire autre chose, maintenant, que d'exposer une seconde fois les me-

1. L'article 2270, qui traite de la responsabilité décennale des architectes et entrepreneurs ne nous semble pas devoir être étendu aux constructeurs de bateaux : le droit commun doit suffire ici.

sures par lesquelles ce projet assure le fonctionnement de l'hypothèque fluviale.

Nous nous permettrons cependant d'ajouter quelques remarques relatives surtout à des points de détail, et dont certaines figurent déjà dans l'analyse que nous avons faite plus haut du projet de loi. Pour plus de commodité, nous les énonçons dans l'ordre des articles auxquels elles s'appliquent.

Article 6. — Le mot *tonneaux* serait à remplacer par *tonnes*. De plus, notre système de transcription diffère beaucoup, avons-nous vu, de celui qu'a institué la loi de 1855.

Article 7. — Même remarque relativement au mot *tonneaux*. Aux privilèges de l'article 2101 du Code civil, il y aurait lieu d'ajouter, à côté des frais de justice, le recouvrement des amendes dues à l'État. Le premier numéro de l'article 2102 devrait être modifié, de manière à s'appliquer au bateau loué (1).

Article 9. — Même remarque encore pour le mot *tonneaux*. — L'immatriculation ayant lieu après le jaugeage, les bateaux en construction ne peuvent être hypothéqués. Nous ne pensons pas qu'il y ait lieu de prendre, à ce sujet, des dispositions semblables à l'article 5 de la loi de 1885 pour les navires, les avances de fonds que doivent faire les constructeurs de péniches n'étant pas assez considérables. De même, il n'y a pas lieu de réglementer spécialement le cas de la copropriété d'un bateau de rivière.

Quant aux bateaux se livrant à une navigation

1. Aux privilèges de l'article 2102 du Code civil, ajouter les sommes dues pour halage ou remorquage durant le dernier voyage, à l'imitation de l'article 23 du projet de loi de la Commission belge sur cette matière.

mixte, à défaut d'une réglementation spéciale dont l'examen sortirait du cadre de cette étude, on pourrait décider que le choix fait par leur propriétaire entre l'immatriculation et la francisation détermine la loi qui leur est applicable ; mais ils ne pourraient jamais être inscrits des deux côtés à la fois, afin d'éviter les fraudes en matière d'hypothèque.

Enfin, il conviendrait d'ajouter à cet article une phrase imitée de l'article 4 de la loi de 1883, et relative à l'étendue du gage hypothécaire ; par exemple, « l'hypothèque établie sur un bateau de navigation « intérieure s'étend, à moins de convention contraire, « au corps du bateau, aux agrès, bachot, machines « et autres accessoires. »

Quant à la nature même de l'hypothèque pouvant frapper une péniche, on pourrait admettre à côté de l'hypothèque conventionnelle, l'hypothèque légale des femmes mariées et des mineurs, mais à la condition qu'elle soit inscrite, à l'imitation des pays tels que l'Italie et la Prusse, dans lesquels il n'y a pas d'hypothèque occulte. Toutefois, il y aurait peut-être à cela quelques inconvénients, surtout au point de vue de la diminution de garantie présentée par le bateau grevé d'une hypothèque légale. Quant à l'hypothèque judiciaire, il semble nécessaire de l'admettre : sans elle, un entrepreneur qui ferait des réparations à un bateau sans avoir pris soin au préalable de se faire consentir une inscription conventionnelle, ne pourrait bénéficier de notre système.

Article 10. — Une phrase supplémentaire serait utile, spécifiant que le propriétaire seul peut hypothéquer son bateau, et que, s'il est mineur, interdit

ou absent, l'article 2126 du Code civil s'applique.

La convention d'hypothèque ne serait valable qu'autant qu'elle contiendrait les lettres et chiffres d'immatriculation du gage, et le montant de la somme qu'il garantit, sauf naturellement le cas où celle-ci serait indéterminée ; le tout, à peine de nullité.

Enfin, comme l'usure d'un bateau varie d'une manière notable suivant le soin qu'on en prend, il y aurait peut-être lieu de prévoir, pour la réglementer et l'empêcher de devenir nuisible, une clause qui deviendrait bientôt de style dans les conventions d'hypothèque, relativement à la vente du bateau et à l'agrément, par le créancier hypothécaire, du nouveau propriétaire. Cependant il peut être préférable de ne pas s'en occuper, et de laisser au bailleur de fonds la liberté de prêter une somme relativement élevée à un batelier soigneux avec clause d'exigibilité en cas de vente, ou de n'engager que des capitaux moindres avec l'éventualité d'une usure plus rapide du gage dans des mains inconnues.

Article 12. — Les transcriptions et inscriptions relatives à un bateau ne pouvant être faites qu'au bureau de la ville où il a été immatriculé, d'après notre système, l'intéressé, s'il en est éloigné, n'a cependant pas besoin de s'y rendre : il n'a qu'à envoyer ses pièces par la poste. Mais dans les deux cas, il pourra, pendant le laps de temps qui s'écoulera, être primé par un créancier qui aura eu plus de facilité pour faire opérer son inscription. Ce serait peut-être le cas d'appliquer une mesure dont parle M. Planiol (1), et de « remédier à cet inconvénient en accordant un

1. *Traité de droit civil*, tome II, n° 3097.

« court délai, une quinzaine, par exemple, aux créan-
« ciers pour prendre leurs inscriptions et en ren-
« dant celles-ci rétroactives à la date du contrat, quand
« elles seraient prises dans le délai. Avec ce système,
« un créancier un peu éloigné du bureau des hypo-
« thèques, ou retardé par un obstacle fortuit, ne
« risquerait plus de perdre le rang sur lequel il avait
« compté.

« Colbert avait déjà imaginé quelque chose de
« semblable ; seulement il donnait un délai trop
« long : quatre mois en principe et six mois pour les
« créanciers domiciliés hors de France (Édit de mars
« 1673, art. 23). La loi de messidor avait conservé ce
« système, en réduisant le délai à un mois (art. 22) ».
Mais n'y aurait-il pas là un grave danger de fraude,
au moyen d'actes antidatés ?

Le texte de cet article 12 pourrait spécifier que
les bordereaux seront faits sur papier libre, et se
référer à l'article 2155 du Code civil pour déterminer
la personne qui doit supporter la charge des frais.

Article 13. — Il serait peut-être bon que le conser-
vateur certifiât avoir fait l'inscription, au bas de celui
des originaux du titre constitutif qu'il ne conserve
pas. Ce serait une sûreté pour les différents endos-
seurs, au cas où ce titre serait à ordre.

Article 17. — Comme nous l'avons déjà remarqué,
cet article devrait être ainsi rédigé : « L'inscription
« *d'hypothèque ou de privilège* garantit, au même
« rang que le capital, *trois années* d'intérêts. » Pas
besoin de parler de la transcription pour le privilège,
le Conservateur étant responsable s'il omet de faire
l'inscription d'office.

Article 20. — Nous avons envisagé cet article comme servant aux différents endosseurs pour se faire connaître. Il serait bien préférable d'adopter un système analogue à ce qui se pratique pour les warrants agricoles, dont tout escompteur doit avertir le juge de paix par lettre recommandée. La loi belge du 16 décembre 1851 exige, du reste, la publicité pour les cessions de créances hypothécaires (Cf. M. Planiol, *Traité*, t. II, n° 1617). Dans une matière qui offre encore plus d'analogie avec notre sujet, pour l'hypothèque maritime, les Pays-Bas et la Belgique(1) exigent, pour que la cession de l'hypothèque par endossement soit valable et opposable aux tiers, qu'elle soit inscrite au registre. Mais le législateur de 1885 n'a pas adopté ce système pour l'hypothèque maritime française.

Article 22. — A la fin de cet article, ajouter : « Il « n'est pas dérogé aux règles des hypothèques immo-
« bilières relatives aux événements arrêtant le cours
« des inscriptions. » Ceci, pour que les diverses causes d'arrêt dont nous avons parlé page 96 s'appliquent sans qu'il y ait lieu à discussion.

Article 29. — Le projet de M. Plichon ne s'occupe

1. L'article 33 de la *nouvelle* loi belge en préparation sur la navigation maritime et la navigation intérieure, article voté en première lecture par la Chambre des représentants le 27 novembre 1907, est ainsi conçu : « Lorsque l'acte emportant cession d'un droit d'hypothèque est sous-seing privé, le titre constitutif de l'hypothèque, revêtu « de la relation de son inscription, doit être représenté au conservateur. Celui-ci y fait mention de la cession.

« Il en est de même lorsque l'acte est authentique, s'il a été passé « en vertu d'un mandat sous-seing privé ou s'il a été fait à l'étranger « dans les formes admises par la loi étrangère. »

pas des marchandises que le bateau transporte au moment où les créanciers le font saisir. Mais en droit maritime, au contraire (art. 215, C. com.), la saisie d'un navire prêt à faire voile est interdite, sauf pour les dettes contractées en vue de ce voyage; et encore, dans ce cas, un cautionnement peut arrêter la procédure. La saisie d'un bateau, telle qu'elle est réglementée dans le projet de loi, nécessitant au minimum un délai de cinq à six semaines, est de nature à causer un sérieux préjudice au destinataire par suite du retard que subirait la livraison de ses marchandises. Nous proposons de lui donner le droit de faire retarder la saisie jusqu'à ce qu'il les ait reçues.

Un autre point est alors à fixer relativement à ces marchandises. Comme rémunération du transport, le batelier touche une somme d'argent, le fret, qui est un fruit, un fruit industriel. A ce titre, et sans mention spéciale dans le procès-verbal de saisie, le fret dû depuis la saisie jusqu'à l'arrivée à destination du chargement devrait donc être en quelque sorte « immobilisé », être joint au prix du bateau, pour parler plus correctement. C'est ce que décident, pour les immeubles, les articles 2176 du Code civil et 682 du Code de procédure, et pour les rentes, l'article 640 de ce dernier Code (1).

Le point de départ de cette sorte de capitalisation du fret serait le commandement de l'article 30, ou la sommation de l'article 31 au cas où le bateau serait aux mains d'un tiers détenteur.

1. MM. Lyon-Caen et Renault (*Traité de dr. commer.*, 3^e édition, tome VI, n° 1760) ne l'admettent pas pour le droit de préférence sur les navires. Ils citent M. Vidal-Naquet comme l'admettant (*Saisie et ventes judiciaires des navires*, p. 71.)

Article 31. — Le délaissement dont parle cet article vise simplement la faculté accordée au tiers saisi, non tenu des dettes, d'échapper aux poursuites en abandonnant le bateau aux créanciers munis du droit de suite. Il n'est aucunement question, dans cet article, de permettre au batelier de se libérer des conséquences des accidents qu'il pourrait avoir causés dans la conduite de son bateau, en abandonnant celui-ci à la personne lésée. Cette *responsabilité limitée*, cette faculté d'abandon existent en droit maritime, mais rechercher s'il conviendrait de l'étendre à la navigation intérieure sort du cadre restreint de cette étude (1).

Naturellement, la sommation se ferait par lettre recommandée, puisque nous sommes en matière commerciale, à moins que le bateau étant en marche, il n'y ait à cela une impossibilité matérielle: on se servirait alors du ministère de l'huissier.

Pourquoi ne permettrait-on pas de conduire la péniche dans une localité à déterminer par les intéressés, plus importante que celle où se trouve cette embarcation au moment du commandement et de la sommation, et où la vente se ferait dans des conditions plus avantageuses (2) ? C'est la suite nécessaire

1. En Allemagne, « la responsabilité du batelier pour les dommages « causés par une direction défectueuse du bateau est purement « réelle, même s'il dirige en personne le bateau, à moins qu'on ne « relève à sa charge des agissements dolosifs. (L. navig. intér., 4. « alinéa 2) ». M. Léon Mis, traduction du *Traité de droit commercial* de M. Cosack, tome I, p. 260 et s.

2. Cette facilité existe pour les navires ; l'article 26 de la loi de 1885 permet au tribunal d'ordonner que la vente aura lieu devant un autre tribunal civil, ou même par le ministère d'un notaire ou par un cour-

du droit que, sous l'article 29, nous proposons d'accorder au destinataire des marchandises. Le voyage du bateau, tant qu'il serait chargé, se ferait naturellement aux frais du destinataire: nous venons de voir que cette somme serait comprise dans la saisie. Quant au chemin qu'il resterait à faire parcourir au bateau déchargé pour gagner la ville choisie où se ferait la vente, il serait à la charge de l'adjudicataire, sauf si l'augmentation des frais en résultant dépassait une certaine quotité du prix d'adjudication; auquel cas ce voyage resterait à la charge de celui qui l'aurait requis, comme frais frustratoires.

Article 32. — Point n'est besoin, dans le procès-verbal de saisie, d'énoncer les « munitions et provisions » si cette saisie a lieu simplement au profit d'un créancier inscrit, ou bien encore si le bateau n'est pas conduit, à ce moment, par son propriétaire, mais par un conducteur salarié ou par un locataire.

Article 33. — L'article 26 de la loi de 1885, après avoir posé en principe que la vente sur saisie d'un navire a lieu devant le tribunal civil, donne à ce tribunal la faculté d'ordonner qu'elle soit faite par un notaire en son étude, ou par un courtier à la Bourse ou sur le port. Il y aurait peut-être lieu, vu l'importance des meubles que constituent les péniches, de donner, pour leur vente sur saisie, compétence aux notaires, à l'exclusion des commissaires-priseurs et des greffiers: les frais seraient peut-être plus élevés, mais l'adjudicataire aurait un titre de propriété prêt à être transcrit au bureau des hypothèques.

tier (voir la remarque relative à l'article 33). Voir à ce sujet, MM. Lyon-Caen et Renault, *Traité de dr. commer.*, 3^e édition, tome VI, n^o 1766.

Article 34. — Il est d'usage, dans le Code et dans les lois, pour exprimer les distances, de se servir du terme, peu usité, de myriamètre, qui n'est guère employé que par eux. Il serait préférable, nous semble-t-il, de l'abandonner et de parler simplement de kilomètres.

Article 35. — Il serait très utile de faire aussi une insertion légale dans un journal spécial de navigation, et une apposition d'affiches dans la ville où le bateau a été immatriculé. Ces villes deviendraient ainsi des centres de renseignements pour les ventes de bateaux.

Article 39. — Cet article, dont nous avons déjà remarqué la rédaction défectueuse par suite de correction incomplète, devrait être ainsi conçu : « *S'il y a des inscriptions*, le procès-verbal d'adjudication est « transcrit au bureau du conservateur des hypothèques de la ville où a été immatriculé... etc. »

Article 40. — Le projet ne détermine pas le rang des créances privilégiées et hypothécaires des articles 7 et 8. Une phrase pourrait indiquer que la méthode suivie en droit civil s'applique ici.

Article 44. — Ces créanciers devraient avoir la facilité de s'assurer si les primes d'assurance sont régulièrement payées par le batelier ; par exemple, on pourrait leur donner le droit d'exiger la production des quittances de la Compagnie.

Comment les créanciers connaîtront-ils le sinistre qui leur donne le droit de toucher l'indemnité ? Sans doute, les journaux spéciaux de navigation en parleront, mais ce n'est peut-être pas un moyen d'information suffisant. Les créanciers ont grand intérêt à

être avertis rapidement, car les paiements faits de bonne foi par la Compagnie avant opposition sont valables. Il suffirait donc que tout créancier privilégié ou hypothécaire, à la naissance de son droit, fasse parvenir son nom et son titre à la Compagnie d'assurances. Mais pour les créanciers privilégiés de l'article 7 du projet, cela ne serait pas très pratique.

Article 42. — On peut, sans inconvénient, admettre l'hypothèque au profit d'un Français, d'un bateau étranger naviguant en France, pourvu que, dans l'acte constitutif d'hypothèque, le propriétaire accepte de voir son bateau saisi au cas où il tenterait de le faire passer à certaines écluses proches de la frontière — sauf bien entendu, les conventions internationales à conclure.

D'une manière générale, pour la commodité des créanciers, on ne peut que désirer la consécration de l'usage, suivi actuellement par l'Administration des Ponts et Chaussées, de donner communication aux journaux de navigation des noms des bateaux passés à certaines écluses déterminées (1). Mais nous ne pensons pas qu'il y ait lieu d'en demander la publication dans une feuille officielle.

Article 43. — Ce point est réglé dans les décrets relatifs à l'immatriculation ; cet article n'a donc plus d'application dans notre système, sauf au cas où le nouveau jaugeage a eu lieu à la suite de modifications importantes faites au bateau ; le Conservateur modi-

1. De plus, à cause du danger signalé page 31 note 4 il serait bon que le numéro d'immatriculation figure dans les listes publiées par ces journaux, à côté des noms de bateaux.

fie alors la description qu'il a faite au registre de transcription.

Article 44. — Remplacer le mot « immatriculation » par le mot transcription.

Quel sera le tribunal compétent pour les infractions à l'article 44 ? Il semble bien que les deux prescriptions édictées par cet article savoir : la remise au bureau de jaugeage du certificat de jaugeage en cas de perte du bateau, et la défense de faire servir un de ces certificats à un bateau autre que celui pour lequel il a été dressé — sont plutôt d'ordre administratif. Elles complètent, fort heureusement une lacune existant dans la pratique actuelle de l'immatriculation des bateaux.

Il semble donc que l'on pourrait assimiler les infractions à l'article 44 à des contraventions de grande voirie (1). L'inconvénient serait que l'on soustrairait ainsi à la compétence des tribunaux civils un point spécial d'une loi sur l'hypothèque fluviale.

La liste des bateaux disparus pourrait être utilement publiée chaque année.

Article 45. — Lors de l'application de la loi de 1874 sur l'hypothèque maritime, le cautionnement fourni par les fonctionnaires de la douane a été augmenté d'un dixième. Nous ne pensons pas qu'il y

1. Mais il faudrait alors avoir grand soin de conserver, dans l'article 44, et ce, d'une manière explicite, les amendes qu'il prévoit; car à défaut d'un texte édictant une *peine spéciale* pour une contravention de grande voirie déterminée, le coupable ne peut être condamné qu'aux 5 francs d'amende prévus par le paragraphe 15 de l'article 471 de Code pénal, et pour lesquels le Conseil de préfecture n'est, du reste, pas compétent.

ait lieu de modifier le cautionnement actuel des Conservateurs des Hypothèques que l'on chargera du service de l'hypothèque fluviale, car les intérêts en jeu sont ici beaucoup moindres qu'en matière maritime, à cause de la faible valeur d'un bateau de navigation intérieure comparée à celle d'un navire.

APPENDICE

PROPOSITION DE LOI

De M. Plichon avec les modifications que la Commission législative y a apportées.

I. — DES REGISTRES DE LA BATELLERIE FLUVIALE

Article premier.

Il sera tenu à Paris, Lyon, Nantes et Bordeaux, dans des bureaux dépendant du Ministère des Travaux publics, service de la navigation intérieure, trois registres concernant les bateaux de rivière de cinquante tonneaux et au-dessus, savoir :

- 1^o Un registre pour leur immatriculation ;
- 2^o Un registre pour la transcription des actes translatifs de propriété ;
- 3^o Un registre pour l'inscription des hypothèques et des privilèges.

Les registres tenus dans chacune de ces villes correspondront à une des quatre séries spéciales : série P, série L, série N, série B.

Les fonctionnaires chargés de la tenue de ces registres auront le titre de Conservateurs des Hypothèques Fluviales.

II. — DE L'IMMATRICULATION.

Article 2.

Indépendamment du jaugeage prescrit par les articles 2, 5 et 6 du décret du 17 novembre 1880, tout bateau circulant en France et jaugeant au moins cinquante tonneaux doit être inscrit au registre matricule de la batellerie fluviale, sous un numéro qui ne pourra ni être changé, ni être le même pour aucun autre bateau.

Article 3.

L'immatriculation doit contenir transcription du procès-verbal de jaugeage, et indication des nom, prénoms, profession et domicile du propriétaire qui requiert l'immatriculation.

A cet effet, le procès-verbal de jaugeage est transmis au Conservateur des hypothèques fluviales par l'Ingénieur des Ponts et Chaussées qui en donne provisoirement un duplicata à l'intéressé. Est transmise de la même manière la demande d'immatriculation signée du propriétaire et indiquant ses nom, prénoms, profession et domicile. Le Conservateur certifie au bas du procès-verbal de jaugeage la transcription qui en est faite et le numéro matricule assigné au bateau. Le procès-verbal revêtu de cette mention est rendu au propriétaire, en échange du duplicata provisoire, par l'Ingénieur des Ponts et Chaussées, qui veille à ce que le numéro matricule soit préalablement gravé au fer rouge, par un agent de cette Administration, à l'intérieur du bateau, à l'avant et à l'arrière sur la pièce dite *cénutte*.

Article 4.

En marge de l'immatriculation, le Conservateur inscrira des renvois, au fur et à mesure, à toutes les parties de ses registres concernant le bateau immatriculé.

Article 5.

Six mois après la promulgation de la présente loi, aucun bateau jaugeant cinquante tonneaux au moins ne pourra circuler en France sans avoir été immatriculé, conformément aux articles 2 et 3, et sans porter son numéro matricule peint d'une manière aussi apparente que son nom, sous peine d'une amende de 50 à 500 francs contre le propriétaire. Les conducteurs de bateaux doivent présenter, à toute réquisition des agents des Ponts et Chaussées, leur procès-verbal de jaugeage, sous peine d'une amende de 20 à 200 francs.

L'article 463 du Code pénal est applicable.

III. — DES ACTES TRANSLATIFS DE PROPRIÉTÉ ET DES PRIVILÈGES.

Article 6.

Les actes entre vifs translatifs de la propriété des bateaux de cinquante tonneaux et au-dessus n'ont d'effet, à l'égard des tiers, que par leur transcription sur le registre du Conservateur des hypothèques fluviales, dans les termes de la loi du 23 mars 1855.

Article 7.

Les bateaux de cinquante tonneaux au moins, immatriculés conformément aux articles 2 et 3, sont soumis, en ce qui

concerne les privilèges, au régime des meubles, tel qu'il est établi par les articles 2101 et 2102 du Code civil.

Article 8.

Néanmoins, le vendeur pour le paiement du prix et ceux qui ont fourni les deniers pour l'acquisition du bateau sont privilégiés dans les termes des articles 2103, 2106, 2108 et 2166 du Code civil et 6 de la loi du 23 mars 1855. Les inscriptions ou transcriptions exigées par ces articles sont opérées sur les registres du Conservateur des hypothèques fluviales.

L'article 550 du Code de commerce n'est pas applicable à ce privilège.

IV. — DE L'HYPOTHÈQUE ET DE L'INSCRIPTION.

Article 9.

Les bateaux de cinquante tonneaux et au-dessus, immatriculés conformément aux articles 2 et 3, sont susceptibles d'hypothèques ; ils ne peuvent être hypothéqués que par la convention des parties.

Article 10.

La convention d'hypothèque fluviale doit être rédigée par écrit ; elle peut être faite par acte sous signatures privées. — Le droit d'enregistrement de l'acte constitutif d'hypothèque authentique ou sous seing privé est fixé à 1 franc par 1,000 francs des sommes ou valeurs portées au contrat.

Article 11.

L'hypothèque est rendue publique par l'inscription sur le registre du Conservateur des hypothèques fluviales du bureau où est immatriculé le bateau.

Article 12.

Pour opérer l'inscription, il est présenté au bureau du Conservateur des hypothèques fluviales un des originaux du titre constitutif d'hypothèque, lequel y reste déposé s'il est sous seing privé ou reçu en brevet, ou une expédition s'il en existe minute.

Le Conservateur des hypothèques peut exiger la justification de l'authenticité des signatures.

Il y est joint deux bordereaux signés par le requérant, dont l'un peut être porté sur le titre présenté. Ils contiennent : 1° les noms, prénoms et domiciles du créancier et du débiteur et leur profession s'ils en ont une ; 2° la date et la nature du titre ; 3° le montant de la créance exprimée dans le titre ; 4° les conventions relatives aux intérêts et au remboursement ; 5° le nom et le numéro matricule, l'espèce et le tonnage du bateau hypothéqué ; 6° élection de domicile en France par le créancier.

Article 13.

Le Conservateur des hypothèques fluviales fait mention sur son registre du contenu aux bordereaux, et remet au requérant l'expédition du titre s'il est authentique, et l'un des bordereaux au pied duquel il certifie avoir fait l'inscription.

Article 14.

Si'il y a deux ou plusieurs hypothèques sur le même bateau, leur rang est déterminé par l'ordre de priorité des dates d'inscription. Les hypothèques inscrites le même jour viennent en concurrence nonobstant la différence des heures de l'inscription.

Article 15.

L'inscription conserve l'hypothèque pendant dix ans à compter du jour de sa date. Son effet cesse si l'inscription n'a pas été renouvelée avant l'expiration de ce délai sur le registre du Conservateur.

Article 16.

Si le titre constitutif de l'hypothèque est à ordre, sa négociation par voie d'endossement emporte translation du droit hypothécaire.

Article 17.

L'inscription garantit au même rang que le capital deux années d'intérêt en sus de l'année courante.

Article 18.

Les inscriptions sont rayées soit du consentement des parties intéressées ayant capacité à cet effet, soit en vertu d'un jugement en dernier ressort ou passé en force de chose jugée.

Article 19.

A défaut de jugement, la radiation totale ou partielle de l'inscription ne peut être opérée par le Conservateur que sur le dépôt d'un acte authentique de consentement à la radiation donné par le créancier ou son cessionnaire justifiant de ses droits.

Dans le cas où l'acte constitutif d'hypothèque est sous-seing privé, ou si, étant authentique, il a été reçu en brevet, il est communiqué au Conservateur, qui y mentionne séance tenante la radiation totale ou partielle.

Article 20.

Le domicile élu dans l'inscription peut être changé. La mention de ce changement ne peut être opérée par le Conservateur que sur le dépôt d'une déclaration authentique émanée du créancier ou de son cessionnaire justifiant de ses droits.

Article 21.

Le Conservateur des hypothèques fluviales est tenu de délivrer sous sa responsabilité, à tous ceux qui le requièrent, l'état des inscriptions subsistant sur le bateau, ou un certificat qu'il n'en existe aucune.

Article 22.

Les créances ayant hypothèque inscrite sur le bateau, le suivent, en quelques mains qu'il passe, pour être colloquées et payées suivant l'ordre de leurs inscriptions. L'inscription

ne peut être prise utilement après la transcription de l'aliénation faite par le débiteur.

V. — DE LA PURGE DES HYPOTHÈQUES ET DES PRIVILÈGES.

Article 23.

L'acquéreur d'un bateau grevé d'une hypothèque ou d'un privilège qui veut se garantir des poursuites autorisées contre lui par les articles 8 et 22, est tenu dans le délai de quinzaine de la poursuite, de notifier à tous les créanciers inscrits sur le registre du Conservateur, au domicile élu dans leurs inscriptions : 1° un extrait de son titre indiquant seulement la date et la nature du titre, le nom et le numéro matricule, l'espèce et le tonnage du bateau et les charges faisant partie du prix ; 2° un tableau sur trois colonnes dont la première contiendra la date des inscriptions, la seconde le nom des créanciers, la troisième le montant des créances inscrites ; 3° la déclaration qu'il est prêt à acquitter sur-le-champ les dettes hypothécaires et privilèges jusqu'à concurrence de son prix sans distinction des dettes exigibles ou non , 4° l'indication du port où le bateau se trouve et devra rester amarré jusqu'à l'expiration du délai donné aux créanciers pour requérir la mise aux enchères et, en outre, si cette mise aux enchères est requise, jusqu'à l'adjudication qui suivra ; 5° constitution d'un avoué près le tribunal civil dans le ressort duquel se trouve le port indiqué.

Article 24.

En cas de notification incomplète ou inexacte, ou si le bateau quittait, avant le terme prescrit, la situation indiquée,

les offres de l'acquéreur seraient sans effet et les frais de la procédure faite à leur occasion seraient à sa charge.

Article 25.

Tout créancier inscrit peut requérir la mise aux enchères du bateau en offrant de porter le prix à un dixième en sus et de donner caution pour le payement du prix et des charges.

Article 26.

Cette réquisition, signée du créancier, doit être signifiée à l'acquéreur dans les dix jours de la notification. Elle contient assignation devant le tribunal civil du lieu où se trouve le bateau pour voir ordonner qu'il sera procédé aux enchères requises.

Article 27.

La vente aux enchères aura lieu à la diligence, soit du créancier qui l'aura requise, soit de l'acquéreur, dans les formes établies pour les ventes sur saisies.

Article 28.

A défaut de réquisition de mise aux enchères dans le délai et les formes prescrits, l'acquéreur se libère de tout privilège ou hypothèque en payant le prix par lui offert aux créanciers qui sont en ordre de recevoir ou en le consignat dans les termes de l'article 2186 du Code civil.

VI. — DE LA SAISIE ET DE LA VENTE.

Article 29.

Les bateaux de cinquante tonneaux au moins, immatriculés conformément aux articles 2 et 3, sont saisis et vendus avec les formalités suivantes :

Article 30.

Il ne peut être procédé à la saisie que vingt-quatre heures après le commandement de payer fait à la personne du débiteur ou à son domicile.

Article 31.

Si le bateau a été aliéné par le débiteur, il est fait en outre au nouveau propriétaire une sommation de payer ou de délaisser, et la saisie ne peut avoir lieu que quinze jours au moins après cette sommation, s'il n'y a pas eu dans ce délai notification à fin de purge.

Article 32.

L'huissier énonce dans le procès-verbal : — les nom, prénoms, profession et demeure du créancier pour qui il agit ; — le titre en vertu duquel il procède ; — la somme dont il poursuit le paiement ; — l'élection de domicile faite par le créancier dans l'arrondissement où le bateau est amarré ; — les noms du propriétaire et du tiers préposé à la conduite du bateau s'il y a lieu. — Il fait l'énonciation et la description des agrès, ustensiles, munitions et provisions. — Il établit un gardien.

Article 33.

Le saisissant doit, dans le délai de trois jours, notifier au propriétaire copie du procès-verbal de saisie avec indication des jour, lieu et heure de la vente, et de l'officier public chargé d'y procéder. — Si le propriétaire n'est pas domicilié dans l'arrondissement où se trouve le bateau, cette signification lui est donnée en la personne du tiers préposé à la conduite du bateau, ou, en son absence, en la personne de celui qui représentera le propriétaire ou le conducteur.

Article 34.

Le procès-verbal de saisie sera transcrit au bureau du Conservateur des hypothèques fluviales de la région où a été immatriculé le bateau, dans le même délai de trois jours, plus un jour par cinq myriamètres de distance du lieu où se trouve le bateau. — A partir de cette transcription, nul privilège ou hypothèque ne peut être inscrit utilement du chef du propriétaire actuel ou des précédents propriétaires, même le privilège d'un vendeur qui serait encore dans les quarante-cinq jours de l'acte de vente donnant lieu à ce privilège. — Dans la huitaine, le Conservateur délivrera un état des inscriptions, et, dans les trois jours qui suivront, l'huissier-saisissant dénoncera la saisie aux créanciers inscrits, par lettres chargées aux domiciles élus dans leurs inscriptions, avec indication des jour, lieu et heure de la vente.

Article 35.

La vente se fera aux enchères, quinze jours au moins après une apposition d'affiche et une insertion dans un des journaux imprimés au chef-lieu de l'arrondissement ou, s'il n'y en a pas, au chef-lieu du département. Elle doit être postérieure de quinze jours à la convocation des créanciers inscrits, s'il y en a.

Article 36.

Les annonces et affiches doivent indiquer : les nom, profession et domicile du poursuivant ; — les titres en vertu desquels il agit ; — l'élection de domicile par lui faite dans l'arrondissement où se trouve le bateau ; — les nom, profession et domicile du propriétaire du bateau ; — le nom, le numéro matricule, l'espèce et le tonnage du bateau ; — le lieu où il se trouve ; — la mise à prix et les conditions de la vente ; — les jour, lieu et heures de l'adjudication.

Article 37.

Les affiches sont apposées sur la partie la plus apparente du bateau, sur le quai où il est amarré, sur la place publique de la commune, à la mairie, et à la Bourse du commerce, s'il y en a une.

Article 38.

S'il n'y a pas d'inscription, et faute par le saisi et les créanciers de s'accorder dans le mois de l'adjudication, l'adju-

dicataire est tenu, dans la huitaine suivante, de consigner son prix, et il est procédé à la requête du plus diligent, conformément aux dispositions du Code de procédure civile sur la distribution par contribution.

Article 39.

Le procès-verbal d'adjudication est transcrit au bureau du Conservateur des hypothèques fluviales de la région où a été immatriculé le bateau, dans le délai de trois jours, plus un jour par 5 myriamètres de distance du lieu d'adjudication. Dans le délai de trois jours de l'adjudication, toute personne solvable peut requérir une nouvelle mise aux enchères.

Article 40.

S'il n'y a pas de surenchère et à défaut par le saisi et les créanciers de s'accorder dans les vingt jours de l'adjudication, l'adjudicataire est tenu, dans la huitaine suivante, à peine de folle enchère, de consigner son prix, et il est procédé à l'ouverture de l'ordre à la requête du plus diligent, conformément aux articles 30, 31 et 32 de la loi du 10 juillet 1885. — S'il y a surenchère, il est procédé de la même manière après l'adjudication par suite de surenchère, sans autre délai. — Dans les deux cas, la radiation prévue par l'article 32 de la loi du 10 juillet 1885 est opérée par le Conservateur des hypothèques fluviales.

VII. — DISPOSITIONS DIVERSES.

Article 41.

En cas d'assurance d'un bateau grevé d'hypothèque ou de privilège, les droits des créanciers hypothécaires ou privilégiés sur l'indemnité d'assurance, contre tout sinistre, sont réglés conformément à l'article 2 de la loi du 19 février 1889.

Toutefois, la délégation aux créanciers prévue par la loi précitée, ne pourra s'appliquer qu'au cas où le sinistre couvert par l'assurance, aurait entraîné la perte totale ou l'innavigabilité du bateau.

Article 42.

La vente volontaire d'un bateau grevé d'une hypothèque ou d'un privilège de vendeur, à un étranger, soit en France, soit à l'étranger, est interdite. Tout acte fait en fraude de cette disposition est nul et rend le vendeur passible des peines portées par l'article 408 du Code pénal. L'article 463 du même Code pourra être appliqué.

Article 43

En cas de nouveau jaugeage d'un bateau immatriculé, l'ancien procès-verbal de jaugeage est remis à l'Ingénieur des Ponts et Chaussées. Le nouveau procès-verbal, dont l'intéressé reçoit immédiatement un duplicata provisoire, est transmis au Conservateur des hypothèques fluviales, qui le transcrit sur le registre d'immatriculation avec renvoi en

marge de l'immatriculation elle-même. Il est ensuite remis à l'intéressé, avec mention par le Conservateur de cette transcription, en échange du duplicata provisoire.

Article 44.

En cas de disparition d'un bateau immatriculé, par suite de vétusté ou autrement, le procès-verbal de jaugeage doit être rendu à l'Ingénieur des Ponts et Chaussées, qui en donne récépissé. Ce procès-verbal est transmis au Conservateur qui mentionne la disparition du bateau sur le registre d'immatriculation et en marge de l'immatriculation elle-même. Toute infraction à cette disposition est punie d'une amende de 50 à 500 francs. Toute application d'un procès-verbal de jaugeage d'un bateau à un autre est punie d'une amende de 100 à 1.000 francs.

Article 45.

Un règlement d'administration publique déterminera le tarif des droits à percevoir par le conservateur des hypothèques fluviales ainsi que le cautionnement à lui imposer à raison des actes auxquels donnera lieu l'application de la présente loi, sans que lesdits actes puissent engager la responsabilité du Trésor. Il ne sera dû qu'un droit fixe de 1 franc pour ceux de ces actes qui seraient requis avant la promulgation de ce décret.

Article 46.

(Article additionnel. Chambre, séance du 5 juin 1897).

Tout vendeur ou prêteur de deniers ayant privilège sur un bateau de cinquante tonnes et au-dessus en vertu d'un acte

ayant date certaine avant la promulgation de la présente loi, exerce son privilège dans les conditions de l'article 8 ci-dessus.

Son inscription, si elle est prise dans les six mois de cette promulgation, prime toute inscription même antérieure, prise par un créancier hypothécaire de l'acheteur, et peut être opposée aux sous-acquéreurs dont l'acquisition, même transcrite avant elle, n'aurait pas date certaine avant la promulgation de la loi. Prise après ce délai, elle n'a d'effet qu'à sa date et n'est opposable aux sous-acquéreurs que dans les termes de l'article 6 et de la loi du 23 mars 1855.

Le défaut d'inscription d'un privilège antérieur à la promulgation de la loi ne rend pas opposable à ce privilège l'article 550 du Code de commerce à raison d'une faillite déclarée ou d'une liquidation judiciaire ouverte moins de six mois après cette promulgation.

Tout vendeur ayant privilège sur un bateau de cinquante tonnes au moins, non encore immatriculé, peut requérir l'inscription de son privilège pour être opérée par le Conservateur lors de l'immatriculation et avant toute autre inscription.

Vu : le Président de la thèse
PIEDELIEVRE

Vu : le Doyen,
LYON-CAEN

Vu et permis d'imprimer :
Pour le Vice-recteur de l'Académie de Paris
BONNARIC

[illegible]

TABLE DES MATIÈRES

	Page
INTRODUCTION. — <i>L'importance de la batellerie</i>	3
I. — Le réseau des voies de navigation intérieure.	4
II. — Le trafic des voies de navigation intérieure.	7
III. — Le matériel de la batellerie.	10
IV. — Le personnel de la batellerie	14
V. — De l'utilité de la création de l'hypothèque fluviale	15

CHAPITRE I. — *Ce qui existe actuellement en notre matière*

I. — L'état de choses actuel	20
II. — Historique de l'hypothèque fluviale	32
III. — Aperçu très succinct de législations étrangères	63

CHAPITRE II. — *Le projet de 1895 .*

Examen du projet de loi de M. Plichon:	74
--	----

CHAPITRE III. — *Le système proposé.*

I. — Généralités sur les réformes juridiques à apporter au droit fluvial, et notamment sur l'hypothèque	112
II. — Du fondement de l'hypothèque fluviale. .	118
III. — Du Conservateur des hypothèques fluviales.	122
IV. — De l'origine de propriété des bateaux de navigation intérieure	127
V. — Des registres.	129
VI. — De la transcription	134
VII. — De quelques modifications à divers articles du projet de loi de 1895	137
APPENDICE. — Texte du projet de loi de M. Plichon. .	150

